Siniša Lajnert
Hrvatski državni arhiv
Marulićev trg 21
Zagreb

USTROJ DIREKCIJE JUGOSLAVENSKIH DRŽAVNIH ŽELJEZNICA ZAGREB (1918. – 1941.)

UDK 656.2(497.1)"1918/19141"
94(497.1):656.2"19"
656.2:061.5(497.521.2)"1918/1941"

Pregledni rad

U članku su kronološki prikazane promjene u ustroju, stvarnoj i teritorijalnoj nadležnosti Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica (JDŽ) u Zagrebu nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije te stvaranja Kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca, pa sve do početka Drugog svjetskog rata (1918.–1941.). U članku su navedene i željezničke direkcije u Beogradu, Subotici, Ljubljani i Sarajevu nadležne za neke pruge koje su prolazile hrvatskim teritorijem. Najvažniji normativni akti koji su regulirali formiranje i ustroj željeznica doneseni su 26. prosinca 1918., 25. veljače 1919., 21. svibnja 1921. i 30. ožujka 1927. godine. Ukratko je prikazano i stanje različitih željezničkih sustava na prostorima novostvorenog Kraljevstva, te problematika inkorporiranja tih sustava u jednu cjelinu.

Ključne riječi: *ustroj, Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica u Zagrebu, Ministarstvo saobraćaja u Beogradu, Generalna direkcija državnih željeznica u Beogradu, 1918.–1941.*

1. Uvod

U članku su s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja ustroja te stvarne i teritorijalne nadležnosti Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica u Zagrebu (Direkcija JDŽ Zagreb) u periodu od 1918. do 1941. godine. Također, navedene su i željezničke pruge koje su prolazile hrvatskim teritorijem, a za koje su bile nadležne direkcije željeznica u Beogradu, Subotici, Ljubljani i Sara-

jevu. Naime, osim što je država nametala strogu centralizaciju svih važnijih funkcija u Beogradu, Direkcija JDŽ Zagreb suočila se s problemom gubitka nadležnosti nad nekim prugama koje su prolazile hrvatskim prostorom. Naravno da je taj sustav u krajnjoj liniji bio unaprijed osuđen na neuspjeh. Treba napomenuti da su Istra, Rijeka, Zadar i pojedini otoci, Rapallskim ugovorom (1920.), odnosno Rimskim sporazumom (1924.) pripali Kraljevini Italiji, a Međimurje je vraćeno matici zemlji. Postojao je također problem kod priključaka na druge pruge, gdje se često moralo dugo čekati na prijelaze, poglavito za Mađarsku, Italiju i sl. Članak se temelji prvenstveno na proučavanju službenih shematizama, službene željezničke statistike te sačuvanog arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu. Riječ je o fondovima HR-HDA-136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica (1918–1941), HR-HDA-137. Pokrajinska uprava za Hrvatsku i Slavoniju (1921–1924), HR-HDA-146. Savska banovina. Poljoprivredno odjeljenje (1929–1939), te HR-HDA-397. Državno nadodvjetništvo (1875–1945). Osim analize arhivskih fondova, u radu su obrađeni i drugi predmetni akti i propisi objavljeni u službenim glasilima te predmetna literatura.

2. Stanje željezničkih sustava prilikom ujedinjenja u novostvoreno Kraljevstvo Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS)

Nakon završetka Prvog svjetskog rata te raspada Austro-Ugarske Monarhije, odluke donesene unutar novostvorenog Kraljevstva SHS izmijenile su dotadašnju organizacijsku i vlasničku strukturu u zemljama nastalim na tim prostorima povezavši ih u jedan državno-pravni sustav. To je značilo korjenite promjene, između ostalog i za željezničke sustave na prostorima novouspostavljenog Kraljevstva. Ti sustavi nastajali su neovisno jedni od drugih i kao takvi bili su potpuno nepovezani u političkom, tehničkom i prometnom pogledu. Uz to potpadali su u nadležnost različitih željezničkih, odnosno državnih uprava koje su putem njih ostvarivale vlastite prometne interese. Mrežu pruga sačinjavalo je pet sustava različitih kolosiječnih širina, i to: uskotračnog kolosijeka (0,60 m, 0,75 m, 0,76 m i 1 m) i normalnotračnog kolosijeka (1,435 m).[1]

Prema stanju u kojem su se zatekle državne željeznice Kraljevstva SHS po završetku Prvog svjetskog rata, one su bile lišene manje-više svih materijalnih i formalnih uvjeta za uredno i povoljno financijsko poslovanje. Kada je po završetku svjetskog rata nastupilo ujedinjenje Srba, Hrvata i Slovenaca u zajedničku samostalnu državu, na novom zajedničkom teritoriju zatečene su sljedeće nedovoljno među sobom povezane pokrajinske željezničke mreže:

1. Željeznice na teritoriju Hrvatske i Slavonije, od kojih su državne kao i privatne u državnoj eksploataciji potpadale pod prometne uprave mađarskih željeznica

[1] Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*. Zagreb : HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o., 2003, str. 94.

u Subotici, Sombateliju, Pečuhu i Zagrebu, a preko njih pod Generalnu direkciju mađarskih državnih željeznica u Budimpešti, a ostale su potpadale ili pod upravu Društva južnih željeznica, ili su imale svoje zasebne lokalne uprave.

2. Željeznice na teritoriju Dalmacije, koje su potpadale pod prometne uprave u Splitu i Gružu, a preko njih pod Direkciju austrijskih državnih željeznica u Trstu.
3. Željeznice na teritoriju Banata, Bačke i Baranje, koje su potpadale pod prometne uprave mađarskih željeznica u Temišvaru, Segedinu, Subotici i Pečuhu, a preko njih pod Generalnu direkciju mađarskih državnih željeznica u Budimpešti.
4. Željeznice uskog kolosijeka (0,76 m) u Bosni i Hercegovini, koje su potpadale pod Direkciju Bosansko-hercegovačkih zemaljskih željeznica u Sarajevu.
5. Željeznica normalnog kolosijeka (1,435 m) Banja Luka – Dobrljin, koja je potpadala pod vojnu upravu i imala svoju zasebnu direkciju u Banja Luci.
6. Željeznice na teritoriju Slovenije, od kojih su državne kao i privatne u državnoj eksploataciji potpadale pod razne direkcije austrijskih državnih željeznica, a ostale pod upravu Društva južnih željeznica u Beču, odnosno pod svoje zasebne lokalne uprave.
7. Željeznice na teritoriju bivše Kraljevine Srbije, koje su potpadale pod Direkciju Srpskih državnih željeznica u Beogradu.[2]

Što se privatnih željeznica u državnoj eksploataciji ili tzv. vicinalnih željeznica na teritoriju bivše Kraljevine Hrvatske i Slavonije tiče, bile su to željeznice mjesnog interesa, kojima je osnovni smisao bio da odgovaraju prometnim i gospodarstvenim interesima svoje okolice. Izgradnja je prepuštena privatnomu kapitalu i već 13. lipnja 1880. u ugarskom dijelu Monarhije donesen je tzv. Vicinalni zakon (Zakonski članak XXXI.), koji je za izgradnju lokalnih pruga poduzetnicima osiguravao razne beneficije. Koncesije za izgradnju i eksploataciju vicinalnih željeznica izdavane su pojedinim fizičkim ili pravnim osobama u vidu specijalnog zakona. Izdanom koncesijom država je koncesionaru dopuštala da izgradi vicinalnu željeznicu i da je eksploatira pod uvjetima i s ograničenjima koja su, radi zaštite javnih interesa, bila predviđena u samoj koncesiji i u zakonima. Mađarska vlada potpomogla je gradnju te je tomu pristupila kao sredstvu za proširenje željezničke mreže na što jeftiniji način. Prema izdanim koncesijama koncesionar je bio dužan osnovati dioničko društvo, koje je za gradnju željeznice bilo ovlašteno pribaviti potreban kapital izdavanjem dionica ili obveznica u koncesijom utvrđenoj visini. Najkarakterističnije je da je država preuzimala na sebe obvezu da će po izgradnji uzeti vicinalne pruge u eksploataciju Kr. ug. državnih željeznica prema uvjetima međusobnog ugovora. Takve koncesije davane su na 90 godina, poslije čega je

[2] *Završni računi, 1918./19. – 1937./38. sa najvažnijim statističkim podacima*. Subotica : Štamparija državnih železnica, 1939, str. 3–5.

željeznica prelazila u vlasništvo države bez ikakve odštete. Od privatnih željeznica u državnoj eksploataciji, na prostoru bivše Kraljevine Hrvatske i Slavonije u periodu Austro-Ugarske Monarhije postojala su sljedeća dionička društva: Dioničko društvo željeznice Čakovec–Zagreb, Dioničko društvo vicinalne željeznice Vinkovci–Brčko, Vicinalna željeznica Varaždin–Golubovec d.d., Prekodunavska (Zapadnougarska) vicinalna željeznica, Dioničarsko družtvo Slavonske vicinalne željeznice, Dioničarsko družtvo željeznice Križevac–Bjelovar–Virovitica–Barcs, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szt. Lörincz–Slatina–Našice, Dioničarsko društvo Lonjskopoljske željeznice, Dioničarsko družtvo lokalne željeznice Ruma–Klenak, Dioničarsko družtvo Sjedinjenih drava-posavskih vicinalnih željeznica (Dioničko društvo mjesne željeznice Vinkovci–Županja–savska obala i Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Osijek–Đakovo–Vrpolje), Dioničarsko družtvo prve jugozapadne krajiške mjestne željeznice, Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin–Beočin, Podravske vicinalne željeznice d.d., Dioničarsko društvo Dunavsko-posavske vicinalne željeznice, Dioničko društvo vicinalne željeznice Zabok–Stubica, Dioničarsko družtvo Rumsko-vrdničke lokalne željeznice, Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pécs-Dolnji Miholjac.[3]

Zasebne lokalne uprave u Hrvatskoj i Slavoniji imale su privatne željeznice u privatnoj upravi: Slavonska-podravska željeznica (kolosijek 1,00 m) i Vicinalna željeznica Zagreb – Samobor (kolosijek 0,76 m).[4]

Društvo južnih željeznica u Beču, kao međunarodni konzorcij, bilo je najveće i najmoćnije željezničko dioničko društvo u Monarhiji nastalo ujedinjavanjem više moćnih financijskih grupa, odnosno društava na čelu s bankarskom kućom Rothschild. Društvo je izgradilo prve tri pruge u Hrvatskoj nad kojima je vršilo svekoliku upravu i nadzor, i to:

1. Pruga Pragersko/Čakovec–Kotoriba (Pragerhof/Csakathurn–Kotoriba) (94 km), otvorena je za promet 24. travnja 1860. kao dionica pruge Budimpešta–Nagykanizsa–Pragersko. Spajala je južnu Ugarsku s magistralom Beč–Trst. To je praktički bila prva pruga u Hrvatskoj, a prolazila je kroz Međimurje u duljini od 41 km.

---

[3] *Sto godina železnica Jugoslavije (1849.–1949.): Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije*. Beograd : Redakcija štamparskog preduzeća Jugoslovenskih železnica, 1951, str. 82–88, 113–114. Također: Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, str. 42–56.

[4] Opširnije o navedenim željeznicama vidi: Hekenberger, J. Povijesni osvrt na bivšu Slavonsku podravsku željeznicu (SPŽ). U: *Zbornik radova simpozija "Kombinat Belišće" kao činilac privrednog razvoja*: simpozij održan 8. i 9. lipnja 1978. godine u Belišću. – Osijek : JAZU, Centar za znanstveni rad, 1980, str. 199–219; Lajnert, S. *Slavonska podravska vicinalna željeznica*. Zagreb : HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Zagreb; Hrvatsko društvo željezničkih inženjera, 2016; Holjevac, M.; Jamičić, Ž. *Željeznica Zagreb–Samobor 1901.–1979. Izložba*. Samobor – Zagreb : Samoborski muzej – Tehnički muzej, 1986; Lajnert, S. *Samoborček 1899–1979*. Zagreb : HŽ Putnički prijevoz d.o.o.; HŽ Infrastruktura d.o.o., 2014.

2. Pruga Zidani Most/Zagreb–Sisak (Steinbrück/Agram–Sissek) (125,5 km) otvorena je za promet 1. listopada 1862. kao odvojak magistralne pruge Beč–Ljubljana–Trst.

3. Pruga Zagreb–Karlovac (Agram–Karlstadt) (53 km), I. etapa buduće pruge Budimpešta/Zagreb–Karlovac–Rijeka otvorena je za promet 1. lipnja 1865.[5] Društvo južnih željeznica vodilo je i eksploataciju Vicinalne željeznice Barč–Pakrac.[6]

Na teritoriju novostvorenog Kraljevstva SHS zatečeno je par desetaka vicinalnih željeznica u eksploataciji mađarskih i austrijskih željezničkih uprava. Ne računajući tu šumske i lokalne željeznice koje su ostale i dalje pod svojim zasebnim poslovnim upravama, te nisu prešle u državnu eksploataciju, ukupna dužina cijele te mreže iznosila je 7.434 km, i to: normalnog kolosijeka 5.895 km, a uskog kolosijeka (0,76 m) 1.539 km. Od toga je bilo državnih pruga 3.990 km, a privatnih 3.444 km, i to: Društva južnih željeznica 534 km, a ostalih društava vicinalnih željeznica 2.910 km.

Pruge Društva južnih željeznica (534 km) kao i 216 km vicinalnih željeznica ostale su u eksploataciji Uprave južnih željeznica[7] sve do 1. rujna 1923., kada su preuzete u državnu eksploataciju, a ostale su odmah po ujedinjenju uzete u eksploataciju Ministarstva saobraćaja ujedinjenog Kraljevstva. Naslijeđene željezničke pruge na ujedinjenom državnom teritoriju predstavljale su djelomično ogranke velikih željezničkih mreža Austrije i Mađarske (u Hrvatskoj i Slavoniji, Sloveniji i Vojvodini), a djelomično zasebne pokrajinske mreže i pruge bez međusobne veze (u Dalmaciji, Bosni i Hercegovini i Srbiji).

Jedina veza Srpskih državnih željeznica s ostalim dijelovima nove države išla je preko Zemuna, ali je most preko Save bio pri povlačenju protivničke vojske

---

[5] Stulli, B. *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.–1863.*, I. knjiga, Izvori za hrvatsku povijest, 4, Zagreb : Sveučilište u Zagrebu, Institut za hrvatsku povijest, 1975, str. 72–73, 92–93.

[6] *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1900./1901., Financielles und Commercielles Jahrbuch, Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte*. XXVIII-ter Jahrgang, II. Theil. Budapest : Buchdruckerei Gebrüder Légrády, 1901, str. 400–401.

[7] Do 1923. organizacija Društva južnih željeznica sa sjedištem u Beču, X/2, Ghegaplatz 4, izgledala je ovako: Upravno vijeće, Generalna direkcija, Prometna direkcija u Beču za eksploataciju linija u Austrijskoj Republici, Prometna direkcija u Budimpešti za eksploataciju linija u Kraljevini Mađarskoj i Prometna direkcija u Ljubljani za eksploataciju linija u Kraljevini SHS. Kraljevske talijanske državne željeznice preuzele su već u studenome 1918. u svoju eksploataciju pruge Društva na području Kraljevine Italije i Nezavisne Države Rijeke (Freistaat Fiume). Na teritoriju Kraljevine SHS ležale su sljedeće pruge Društva: glavne pruge: (Spilje) St. Ilij–Planina, Maribor kor. kol.–Pliberk, Pragersko–Kotoriba i Zidani Most–Sisak; u pogon preuzete linije vlasništva stranih društava: Radgona–Ljutomer, Grobelno–Rogatec, Ljubljana–Vrhnika i Barč–Pakrac; preuzete linije bivših Štajerskih zemaljskih željeznica: Slovenska Bistrica–Sl. Bistrica Mesto i Poljčane–Konjice–Zreče. Treba spomenuti i Kraljevinu Italiju, na čijem teritoriju je ležala pruga St. Peter–Fiume (Rijeka), kao i Nezavisnu Državu Rijeku s 7,397 km glavnih pruga. Vidi *Compass, Finanzielles Jahrbuch 1923., Deutschösterreich, Österreich-Ungarn (Liquidation)*, LVI., Band I., Gegründet von Gustav Leonhardt, Herausgegeben von Rudolf Hanel. Wien : Compassverlag, 1923, str. 1163–1185. Također: Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, str. 108.

porušen. Isto tako, jedini priključak Bosansko-hercegovačkih zemaljskih željeznica uskog kolosijeka na pruge normalnog kolosijeka bio je u Brodu n/S. Dalmatinske pruge bile su bez veze s hrvatsko-slavonskim prugama.

Sve vojvođanske i hrvatsko-slavonske pruge bile su izgrađene prema Budimpešti, a slovenske prema Beču, u skladu s prometnom politikom tih dvaju državnih centara bivše Austro-Ugarske Monarhije. Glavna pruga ujedinjenih pokrajina Beograd–Zagreb–Zidani Most predstavljala je u ranijoj austrougarskoj željezničkoj mreži nekoliko sastavljenih pruga različite važnosti, koje u cjelini nisu bile nikada opremljene da prime takav promet, kakav se odmah po ujedinjenju u novostvoreno Kraljevstvo SHS morao odvijati tim pravcem. I druge pruge u Kraljevstvu SHS ranije sasvim podređenog i čisto lokalnog karaktera dobile su uslijed izmijenjenih prometno-političkih prilika puno veću važnost i morale su primiti puno jači promet, a budući da njihova oprema nije odgovarala novim potrebama i zahtjevima, došlo je do neizbježnih poremećaja i zastoja u prometu.

Uvjeti eksploatacije željezničkog prometa u vrijeme ujedinjenja bili su na svim spomenutim željeznicama i u svim krajevima novostvorenog Kraljevstva izuzetno nepovoljni. Najteže stanje bilo je svakako na teritoriju bivše Kraljevine Srbije, u kojoj su postrojbe centralnih sila (Austro-Ugarske i Njemačke) prilikom povlačenja sustavno uništile sve mostove i vijadukte, tunele, rampe, skretnice, sva signalna, telegrafska i telefonska postrojenja, vodostanice, ložionice i stanične zgrade, jednom riječju, sve objekte željezničke imovine.[8] U ostalim krajevima, koji nisu bili ratno poprište, nije bilo takvog sustavnog uništavanja, ali su željeznice za vrijeme rata služeći prvenstveno vojnim ciljevima uslijed prekomjernog naprezanja i nedostatka svake obnove izgubile izuzetno mnogo od svoje transportne sposobnosti.

U naročito teškom stanju bio je lokomotivski i kolski park normalnog kolosijeka. Željezničke radionice koje su zatečene na osvojenom i ujedinjenom teritoriju bile su u potpunoj nemogućnosti da osposobe vozni park onom brzinom koju su zahtijevale potrebe željezničkog prometa Kraljevstva SHS. Od radionice u Nišu zatečeni su prilikom oslobođenja samo zidovi. Radionice u Zagrebu i Velikom Bečkereku nisu bile uopće podešene za velike popravke lokomotiva i kola. Najbolje opremljena željeznička radionica u to vrijeme bila je ona u Sarajevu, ali ta je bila podešena samo za vozni park uskog kolosijeka.

---

[8] O uništavanju željezničke infrastrukture Kraljevine Srbije, odnosno pruga u eksploataciji beogradske Direkcije državnih željeznica od strane protivničke vojske, u službenom shematizmu iz godine 1921. navodi se sljedeće: „Po povratku u zemlju, iza evakuacije, teritorij je ove Direkcije zatečen opustošen u punom smislu te riječi. Povlačeći se sa našeg teritorija, Nijemci su naše željeznice potpuno uništili. Nije bilo stanice nepopaljene i neporušene; nije bilo tunela neporušenog, mosta nedignutog u zrak, vodostanice neuništene itd. Propusti su bili svi minama dignuti u zrak, a sami kolosijeci sustavnim dizanjem u zrak na svakih 500 do 600 metara otvorene pruge bili su potpuno upropašteni. Stanični objekti: skretnice, signali, profili, ložionice itd. sustavno su bili uništeni eksplozivom i paljevinom“ Manakin, V. (prir.). *Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca: Almanah.* Sv. 1, dio I., II. i III. Zagreb : Glavno uredništvo Almanaha, Komisionalna naklada Hrvatskog štamparskog zavoda d.d., 1921–1922, str. 221, II.-5.

Austrougarska i njemačka vojska koja je uništila željezničke objekte na teritoriju Srbije nije, naravno, ostavila za sobom nikakve rezerve materijala za pogon i održavanje prometa i željezničke imovine. One pak rezerve materijala koje su zatečene u željezničkim stovarištima na teritoriji ostalih pokrajina bile su minimalne i u mnogim vrstama materijala sasvim nedovoljne za naglo uvećane potrebe prometa Kraljevstva SHS.

U pogledu službeničkog kadra, od kojeg je također izuzetno puno zavisilo održavanje urednog prometa i njegova racionalna eksploatacija, željeznice Kraljevstva SHS su u prvo vrijeme po ujedinjenju jako oskudijevale.

Željeznice u ovim krajevima, koji su potpadali pod Austro-Ugarsku Monarhiju, upravljane direktno iz Budimpešte i Beča, odakle se vodila personalna politika, imale su cijeli rukovodeći kadar i veći dio činovnika i podčinovnika mađarske i njemačke narodnosti.

Nakon sloma Austro-Ugarske Monarhije i povlačenja njezinih vlasti s ovih teritorija, napustio je odmah Kraljevstvo SHS i veliki broj željezničkih službenika Austrijanaca i Mađara, kao i Čeha, Poljaka i ostalih. I oni koji su, međutim, ostali morali su većim dijelom u roku od nekoliko mjeseci biti repatrirani u svoje zemlje, jer su se, prema mišljenju tadašnjih vlasti, pokazali kao nepodesni i nesposobni za službu u novoj državi. Hrvati i ostali narodi, koji su tek tada uzeli u punoj mjeri učešće u željezničkoj službi i upravi, borili su se s velikim poteškoćama.

Preuzimajući od stranaca željezničku službu i održavanje prometa, hrvatski službenici morali su produžiti rad po zakonima i propisima koje su zatekli, a koji su u svim pokrajinama bivše Austro-Ugarske Monarhije bili izdavani samo na njemačkom, odnosno mađarskom jeziku. Još veće teškoće proizlazile su iz činjenice da su ti propisi bili neunificirani i da su se mnogi propisi među sobom bitno razlikovali. Naročite teškoće izazvala je, i za željezničku upravu i za privredu, različitost propisa tarifne službe. Na novostvorenom državnom teritoriju zatečena su četiri različita željeznička tarifna sustava: austrijski, mađarski, bosansko-hercegovački i srpski. Vicinalne i lokalne željeznice imale su svoje zasebne tarife. Gotovo svaki prijevoz robe bio je izložen lomljenom računanju vozarine. Daljinara[9] nije bilo dovoljno, a ako ih je bilo, bili su za novo stanje pružne mreže nepodesni. Na sustavno stvaranje jedinstvenih zakona i propisa nije se odmah moglo ni pomisliti pored mnogih krupnijih i za opstanak prometa tada važnijih problema. Sve je to, naravno, imalo izvanredno teške posljedice i u financijskom poslovanju državnih željeznica SHS.[10]

---

[9] Daljinar na željeznici rabi se za izračunavanje udaljenosti između željezničkih kolodvora kod prijevoza vagonskih pošiljaka.

[10] *Završni računi*, str. 3–5.

3. Formiranje pokrajinskih željezničkih direkcija

Po završetku Prvog svjetskog rata stvarno je postojala samo jedna potpuno organizirana i za održavanje prometa na svojem području dovoljno opremljena željeznička direkcija. To je bila Direkcija Bosansko-hercegovačkih zemaljskih željeznica u Sarajevu. Formalno je postojala još i Direkcija Srpskih državnih željeznica, ali je ona tek trebala prikupiti svoje službenike, koji su se nalazili najvećim dijelom u vojsci i u izbjeglištvu, te ih organizirati za predstojeće napore na uspostavi prometa.

Direkcija državnih željeznica u Sarajevu jednostavno je produžila svoj rad na održavanju i eksploataciji željezničkog prometa, koji nije pretrpio znatnije prekide ni u vremenu povlačenja austrougarske vojske i vlasti. Odmah po ujedinjenju u Kraljevstvo SHS primila je ta Direkcija pod svoju upravu i južnodalmatinske pruge Uskoplje–Gruž i Glavska–Zelenika, koje su dotada pripadale Direkciji austrijskih državnih željeznica u Trstu.

Krajem 1918. reorganizirana je bivša mađarska željeznička Poslovna uprava u Zagrebu u Direkciju državnih željeznica,[11] pod čiju su upravu došle sve željeznice na teritoriju Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, kao i željeznička pruga Banja Luka–Dobrljin na teritoriju Bosne. Istovremeno je tršćanska Direkcija državnih željeznica, koja je za vrijeme rata evakuirana u Ljubljanu, reorganizirana u Direkciju državnih željeznica u Ljubljani, pod čiju su upravu došle sve državne pruge u Sloveniji. Južne željeznice, čije je Obratno nadzorništvo također za vrijeme rata bilo evakuirano iz Trsta u Ljubljanu, reorganiziralo je to Nadzorništvo u Obratno ravnateljstvo južnih željeznica u Ljubljani.

Na teritoriju Baranje, Bačke i Banata nastavila je, međutim, mađarska Direkcija državnih željeznica u Budimpešti preko svojih željezničkih poslovnih uprava i dalje svoj rad na održavanju i eksploataciji željezničkog prometa. Vojne vlasti Kraljevstva SHS, koje su okupirale taj teritorij, brinule su se samo za održavanje općeg reda pa i reda u željezničkom prometu, ali se nisu uplitale u poslovnu organizaciju i financijsko poslovanje mađarskih željezničkih organa.[12]

4. Ustroj željezničke Direkcije u Zagrebu

Dana 26. prosinca 1918. donesena je Privremena uredba o organizovanju i formiranju železnica u Kraljevstvu Srba, Hrvata i Slovenaca. Spomenutom Uredbom sve željeznice na teritoriju Kraljevstva SHS stavljene su pod strogo centraliziranu upravu ministra saobraćaja u Beogradu. Ministar se brinuo o potrebama i materijalu, kako za održavanje prometa, tako i za njegovo povećanje. U interesu

[11] Željeznička Direkcija u Zagrebu utemeljena je u mjesecu prosincu 1918. godine. Vidi: Beuc, I. *Povijest institucija državne vlasti u Hrvatskoj (1527.–1945.)*. Zagreb : Arhiv Hrvatske, 1969, str. 333.

[12] *Završni računi*, str. 5.

što hitnijeg uspostavljanja željezničkog prometa omogućavao je nabavu sveg potrebnog alata, materijala i mostovnih konstrukcija koje nije mogao dobiti na vrijeme za popravak i eksploataciju željezničkih linija. Ministar saobraćaja i vojni ministar trebali su temeljem Privremene uredbe poduzeti potrebne mjere kod francuske vlade da se sve željezničke linije u granicama Kraljevstva SHS odmah stave pod upravu ministra saobraćaja. Za izvršenje svih tehničkih radova na popravku željezničkih pruga, kao i njihovo dovođenje u potpunu ispravnost, stavljeni su ministru potrebni krediti na raspolaganje, koje je on trebao pravovremeno tražiti. Privremenom uredbom dana je mogućnost Vrhovnoj vojnoj komandi u Beogradu da pomogne ministru saobraćaja u opskrbi i prijevozu vojske preko teritorija Kraljevstva. Dužnost ministra saobraćaja bila je da poduzima potrebne mjere da se prvenstveno uredno obavlja prijevoz vojničkih transporata koji je zahtijevala Vrhovna komanda preko svojeg načelnika saobraćaja. Privremenom uredbom određene su najnužnije mjere za povezivanje svih željezničkih pruga na državnom području u jednu cjelinu i za uspostavu prometa na svim prugama novo ujedinjene mreže državnih željeznica. Cjelokupna željeznička mreža podijeljena je na pet zasebnih direkcija (čl. 2. Uredbe), na čelu kojih je stajao direktor određene željezničke mreže. Na cjelokupnom teritoriju upravljale su prometom dotadašnje direkcije, koje su to obavljale po uputstvima dobivenim od ministra saobraćaja. Do završetka rata Vrhovna komanda odredila je kod svake željezničke direkcije svojeg delegata za vojničke transporte preko kojih je načelnik Saobraćajnog odjeljenja Vrhovne komande nadgledao izvršenje vojničkih transporata. Načelnik je bio glavna veza između Vrhovne komande i ministra saobraćaja. Radi održavanja reda na željeznicama, kao i sigurnosti vojnih vlakova, načelnik saobraćaja Vrhovne komande trebao je poduzimati sve potrebne mjere da se važne vojne stanice osiguraju sa staničnim komandaturama. Također, načelnik je trebao poduzimati i osiguranje pojedinih vojnih transporata. Komandanti stanica nisu se mogli miješati i izdavati ma i kakve naredbe u pogledu obavljanja same prometne službe. Prema Privremenoj uredbi, za možebitne izgrede, neposluh i nepravilno obavljanje željezničke službe do završetka demobilizacije, cjelokupno izvršno osoblje željeznice potpadalo je pod vojničku stegu i vojni sud.[13]

Spomenutom Uredbom poduzete su samo najvažnije i najopćenitije mjere da se hitno poprave pruge u Srbiji, kao i za osiguranje reda i poretka na željeznicama u svim ostalim pokrajinama, a naročito radi osiguranja vojničkih prijevoza. Vojničke potrebe bile su na prvom mjestu i nužno se nametala najuža suradnja s Vrhovnom komandom, koja je sa svojim ljudstvom pomagala hitan popravak pruga u Srbiji te osiguravala red u prijevoznoj službi na cjelokupnom državnom području. Zatečena organizacija prometa u pojedinim pokrajinama od strane pokra-

[13] *Službene novine Kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca* (Beograd). 1(1919). Također: Sumarni inventar za fond HR-HDA-136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb. Zagreb : Hrvatski državni arhiv, str. 1; Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, str. 94–95.

jinskih željezničkih direkcija bila je priznata Uredbom, a dotadašnje direkcije bile su podređene ministru saobraćaja, kao i Vrhovnoj komandi.[14]

Što se željezničke Direkcije u Zagrebu tiče, ona je utemeljena sa zadatkom da upravlja državnim željeznicama na svojem području nadležnosti, da skrbi za njihovo održavanje, da brine za osposobljavanje i unapređivanje kadrova, da pomaže u reguliranju voznog reda i dr.[15]

Temeljem Uredbe o ustrojstvu Ministarstva saobraćaja od 25. veljače 1919., pored ministarstava koja su već postojala,[16] ustanovljeno je i Ministarstvo saobraćaja u Beogradu pod kojim je, prema navedenoj Uredbi, stajalo pet oblasnih direkcija za eksploataciju cjelokupne mreže državnih željeznica, kao i Direkcija za brodarstvo Kraljevstva SHS. Ministru saobraćaja dana je mogućnost urediti oblasne direkcije u skladu sa Zakonom o uređenju Direkcije Srpskih državnih željeznica[17], što je on i učinio.[18]

Direkcija Srpskih državnih željeznica u Beogradu, čiju su osnovnu organizacijsku strukturu preuzele oblasne direkcije, imala je sljedeći ustroj: direktor, pomoćnik direktora, Opće odjeljenje, Računsko odjeljenje, Ekonomsko odjeljenje, Kontrola prihoda, Saobraćajno odjeljenje, Odjeljenje za održavanje, Mašinsko odjeljenje, Komercijalno odjeljenje i Uprava za građenje.[19]

U Uredbi o ustrojstvu Ministarstva saobraćaja od 25. veljače 1919. jasno je istaknuta tendencija koncentriranja svih grana prometa pod neposrednu upravu i vlast Ministarstva. S time u vezi predviđeno je i prenošenje mnogobrojnih poslova administrativno-pravne i personalne, prometne, strojarske, građevinske, komercijalne, kontrolne i ekonomsko-financijske službe iz direkcija u nadležnost pojedinih odjeljenja Ministarstva saobraćaja. Prilike u to vrijeme onemogućavale su, međutim, svaki napor u pravcu oživotvorenja te Uredbe i ona je najvećim dijelom ostala mrtvo slovo na papiru. Upravljati svim službenim granama prometa iz Ministarstva bilo je moguće samo sa spremnim rukovodećim kadrom i pomoću unificiranih

---

[14] *Ibid.*, str. 95–96.

[15] Beuc, I. *Povijest institucija državne vlasti u Hrvatskoj (1527.–1945.).* Zagreb : Arhiv Hrvatske, 1969, str. 333. Također: Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, str. 96.

[16] Riječ o ministarstvima koja su već postojala u smislu čl. 2. Zakona o ustrojstvu centralne državne uprave od 10. ožujka 1862. godine.

[17] Riječ je o Zakonu o uređenju Direkcije Srpskih državnih željeznica od 31. ožujka 1892. s izmjenama i dopunama od 5. siječnja 1899. i 16. svibnja 1910. godine.

[18] *Službene novine Kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca* (Beograd). 13(1919).

[19] Zakon o uređenju direkcije Srpskih državnih željeznica od 31. ožujka 1892. s izmjenama i dopunama od 5. siječnja 1899. i 16. svibnja 1910. Krf : Državna štamparija Kraljevine Srbije, 1918., Biblioteka Državnog arhiva FNRJ – Arhiv Jugoslavije, I. br. K-1403, sign. K-II.-356. Također: Sumarni inventar za fond HR-HDA-136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb. Zagreb : Hrvatski državni arhiv, str. 2; Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, str. 100.

propisa, a toga nije bilo ni za obavljanje službe u direkcijama i prometnim jedinicama u potrebnoj mjeri.

Iako tom Uredbom nije bila propisana organizacija oblasnih željezničkih direkcija, ipak je, u prijelaznim naređenjima u čl. 17., ostavljena mogućnost ministru saobraćaja da može osnovati oblasne željezničke direkcije i u njima postavljati službenike s položajem i plaćama predviđenim u Zakonu o uređenju Direkcije Srpskih državnih željeznica. Ta je odredba kao jedina direktiva imala znatan utjecaj na formiranje novih direkcija tako da su one svoje unutarnje uređenje formalno prilagodile uređenju beogradske željezničke direkcije, koja je na temelju iste Uredbe pretrpjela izmjenu samo utoliko što je ukinuto Odjeljenje za građenje novih pruga i njegovi poslovi prenijeti u novoosnovanu Direkciju za građenje novih željeznica u samom Ministarstvu. Prema tomu su kod Direkcije u Beogradu i Zagrebu, a kasnije i u Subotici, poslovi bili raspoređeni na osam odjeljenja: Opće, za održavanje, Mašinsko, Saobraćajno, Komercijalno, za kontrolu prihoda, Ekonomsko i Računsko odjeljenje.

U sarajevskoj direkciji ostala je njezina ranija organizacija potpuno nepromijenjena. Njezini poslovi bili su raspoređeni na iste službene grane kao i u ostalim direkcijama, s tom razlikom što sve službene grane nisu imale isti rang. Kod te Direkcije postojala su formalno samo četiri odjeljenja: Opće, Građevinsko, Mašinsko i Saobraćajno.

Iako čl. 15. navedene Uredbe propisuje pet oblasnih direkcija za eksploataciju cjelokupne mreže državnih željeznica, postojale su početkom 1919. stvarno samo četiri oblasne direkcije, i to u Beogradu, Sarajevu, Zagrebu i Ljubljani, a namjeravano je da se peta formira u Novom Sadu, čim se definitivno riješi pitanje željezničkih pruga na okupiranom teritoriju Banata, Bačke i Baranje. Ali osnivanje te direkcije nije bilo moguće izvesti tako brzo.

Početkom svibnja 1919. Ministarstvo saobraćaja u sporazumu s načelnikom Štaba Vrhovne komande izdalo je Privremeni uput za željezničke komisije pri prometnim upravama na okupiranom teritoriju Baranje, Bačke i Banata. S tim ciljem osnovalo je Ministarstvo saobraćaja svoje željezničke komisije pri željezničkim poslovnim upravama u Temišvaru, Subotici i Pečuhu. To stanje trajalo je sve do kraja 1919. godine. Tek 19. studenoga 1919. doneseno je rješenje Ministarskog savjeta kojim su željeznice na teritoriju Baranje, Bačke i Banata inkorporirane ostalim željeznicama Kraljevstva SHS. Na temelju tog rješenja preuzelo je Ministarstvo saobraćaja te pruge stvarno tek 2. siječnja 1920., primivši stanje kako je zatečeno tog dana bez ikakve formalne primopredaje. Istovremeno je mađarska željeznička Poslovna uprava u Subotici pretvorena u Direkciju državnih željeznica, i toj Direkciji podređene su sve željeznice u Vojvodini.

Ali prije nego što je oformljena ta peta oblasna direkcija državnih željeznica, ukinuta je odlukom Ministarstva saobraćaja od 2. rujna 1919. Oblasna direkcija državnih željeznica u Ljubljani, gdje je oformljen Inspektorat državnih

željeznica,[20] koji je sa svim državnim prugama u Sloveniji bio podređen Direkciji državnih željeznica u Zagrebu.[21]

Inspektorat državnih željeznica u Ljubljani postojao je kao veza između Direkcije u Zagrebu i njezinih pruga u Sloveniji: državna granica (Planica)–Jesenice–Ljubljana gl. kol. isklj.,[22] državna granica Vitrinje (Stražarnica 14)–Jesenice–Bistrica–Boh. Jezero–državna granica u prorovu, Borovlje–Svetna vas, državna granica (Bače)–Podrožčica, Kranj–Tržić, Ljubljana državni kolodvor–Kamnik, Ljubljana glavni kolodvor isklj.–Bubnjarci isklj., Grosuplje–Kočevje, Trebnje–St. Janž i Novo Mesto–Straža Toplice. Za prugu državna granica–Labod–Celje postojalo je zasebno Obratno vodstvo (Prometna uprava) u Celju, koja je do daljnjega bila podređena prometnomu Inspektoratu u Ljubljani. Vodstvo prekomurske pruge Murska Sobota–Hodoš bilo je povjereno predstojniku stanice u Murskoj Soboti, a taj je bio neposredno podređen Direkciji državnih željeznica u Zagrebu. Inspektorat u Ljubljani vodio je i nadzirao cjelokupnu prometno-komercijalnu službu na svojem području na temelju postojećih propisa i naputaka Direkcije u Zagrebu, brinuo se za ekonomično poslovanje i odobravao narudžbe do iznosa od 1.000. kruna, vodio je evidenciju osoblja, primao je i otpuštao radnike, davao je prijedloge o premještaju stalnog osoblja te kažnjavao novčanim kaznama do iznosa od 20 kruna. Inspektoratu su bila podređena samo tijela prometno-komercijalne službe i gospodarske poslovnice. Sva tehnička tijela (tehnički referenti, ložionice, radionica, sekcije i spremišta materijala) bila su neposredno podređena Direkciji. Poslovnik za Inspektorat državnih željeznica u Ljubljani stupio je na snagu 1. kolovoza 1920. godine. Sve poslove, koji su se odnosili na željezničku službu za vrijeme rata vodio je bez iznimke samo Vojni ured Direkcije državnih željeznica u Zagrebu.[23]

Pruga Mursko Središte–Donja Lendava preuzeta je u upravu Direkcije željeznica Kraljevstva SHS u Zagrebu te je 26. rujna 1919. otvorena za javni promet.[24]

Nakon završetka Prvog svjetskog rata jugoslavenska vojska okupirala je dijelove Koruške (zona A), no pod pritiskom Antante morala se povući. Temeljem Mirovnog ugovora iz Saint-Germaina iz 1919. godine, u zoni A s većinskim slo-

---

[20] Ponekad se u dokumentima koristi i naziv Saobraćajni inspektorat ili jednostavno Inspektorat u Ljubljani.

[21] *Završni računi*, str. 7–9.

[22] Svaka željeznička stanica ima određenu dužinu koja se mjeri od ulazne do izlazne skretnice. Termin "isključivo" pored naziva željezničke stanice znači da se određena željeznička pruga računa bez navedene željezničke stanice. Termin "uključivo" pak znači da se određena željeznička pruga računa zajedno s cjelokupnom dužinom navedene željezničke stanice.

[23] HR-HDA-136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica–Zagreb, spis ur.br. 114 pres./1920., u predmetu ur.br. 181 pres./1921., kut. 1. Također: Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, str. 96.

[24] *Narodne novine* (Zagreb). 220(1919).

venskim stanovništvom (70%) proveden je 10. listopada 1920. plebiscit o pripojenju Kraljevini SHS ili Austriji. Većina glasača (59%) izjasnila se za ostanak u Austriji. S obzirom na provedene izbore u Koruškoj, ministar saobraćaja Kraljevstva SHS naredio je da se željezničke pruge u zoni A evakuiraju. Ministarstvo saobraćaja Kraljevstva SHS naredilo je 15. listopada 1920. inženjeru Leonidi Franiću,[25] direktoru Direkcije državnih željeznica u Zagrebu, da odmah poduzme sve što je potrebno da se ministrovo naređenje o evakuaciji provede. Pri tome je trebalo učiniti sve da se spasi što više željezničkog materijala te da se preveze na teritorij Kraljevstva SHS. Željezničkomu osoblju i ostalomu pučanstvu koje se htjelo iseliti na teritorij Kraljevstva, trebalo je u svakom pogledu izići u susret, kako bi se njihova evakuacija bez teškoća izvršila.[26]

Direkcija državnih željeznica Kraljevstva SHS u Zagrebu poslala je u veljači 1921. Ministarstvu saobraćaja u Beogradu periodično izvješće o ustroju i poslovanju Direkcije za godinu 1920., i to:[27]

I. Opća uprava: Administrativnu službu obavljala je Direkcija i njezina administrativna tijela, poimenice: Inspektorat u Ljubljani za pruge u Sloveniji i Prometna uprava u Splitu za pruge u srednjoj Dalmaciji. Služba u zagrebačkoj Direkciji dijelila se na 8 odjeljenja, i to: a) Opće administrativno i pravno odjeljenje; b) Računsko odjeljenje; c) Komercijalno odjeljenje; d) Odjeljenje za održavanje pruga; e) Odjeljenje za vuču; f) Saobraćajno odjeljenje; g) Odjeljenje nabave materijala; h) Kontrola prihoda. Poslovanje te Direkcije tokom godine 1920. bilo je uslijed nepovoljnih prilika veoma otežano, pa se nisu ni mogli postići onakvi rezultati kakvi su očekivani u normalnim vremenima. Nepovoljnim rezultatima bio je uglavnom razlog taj što za pojedine struke i poslove nije stajao na raspolaganju ni izdaleka dovoljan broj stručno spremnog i iskusnog osoblja. U tom je pogledu ta Direkcija nakon prevrata dospjela u najneugodniji položaj: zatečeno staro i stručno izobraženo mađarsko osoblje dijelom je svojevoljno otišlo, a dijelom uklonjeno sa svojih mjesta. Ta su ispražnjena mjesta sukcesivno popunjavana dijelom našim kvalificiranim ljudima iz inozemstva, dijelom našim mlađim, ali za centralnu službu manje iskusnim i osposobljenim osobljem. Krađe, koje su početkom godine 1920. neobično učestale, suzbijane su vrlo povoljnim rezultatima po, naročito kod te Direkcije organiziranoj, željezničkoj policiji.

II. Računska služba: U toj grani također se teško osjećalo pomanjkanje izvježbane radne snage, pa je uslijed toga cijelo poslovanje išlo vrlo sporo. Zbog

[25] Inženjer Leonida Franić, direktor Direkcije državnih željeznica u Zagrebu umirovljen je 31. siječnja 1923. godine. Vidi: HR-HDA-136. Direkcija JDŽ, spis ur.br. 43 Pres./1923., kut. 4. Kralj je 28. veljače 1923. za direktora Direkcije državnih željeznica u Zagrebu, s godišnjom plaćom od 10.000 dinara, imenovao Vladimira Babovića, dotadašnjeg direktora Direkcije državnih željeznica u Sarajevu. Vidi: HR-HDA-136. Direkcija JDŽ, spis ur.br. 63 Pres/1923., kut. 4.

[26] HR-HDA-136. Direkcija JDŽ, spis pov. ur.br. 351/1920., u predmetu pov. ur.br. 354/1920., kut. 33.

[27] HR-HDA-136. Direkcija JDŽ, spis pov. ur.br. 167/1921., kut. 33.

sporog rada u Kontroli prihoda, koja je pak zbog pomanjkanja osoblja i zakašnjelog organiziranja bila u velikom zaostatku, nije ni Računsko odjeljenje moglo krajem godine 1920. sastaviti godišnji zaključni račun prihoda i rashoda (bilancu). Velike poteškoće prouzročili su Računskomu odjeljenju različiti sustavi za vođenje računa (MAV i StB).[28] Međutim te su razlike koncem 1920. uklonjene, pa se budžet za 1921.–1922. već sastavljao po jedinstvenom sustavu.

III. Komercijalna služba: Nakon državnog prevrata postavljena nova Direkcija imala je, između ostaloga, i zadaću da na prugama Hrvatske i Slavonije organizira komercijalnu službu, a u prvom redu Komercijalno odjeljenje u samoj Direkciji, koje je do 30. lipnja 1920. bilo spojeno s Kontrolom prihoda. Za tu svrhu na raspolaganju joj je stajalo 5 komercijalnih činovnika i 2 revizora blagajna. Od tih činovnika već nakon pola godine dvojica su se vratila Mađarskim državnim željeznicama. O redovitom radu nije moglo biti ni govora. Nastale zapreke u prometnoj i trakcijskoj (vučnoj) službi nisu dopuštale da se provede redovita organizacija. U drugoj polovici 1919. sastavljeno je Komercijalno odjeljenje tako da je moglo otpočeti s redovitim neprekidnim radom, ali se još uvijek borilo s pomanjkanjem stručnog osoblja.

IV. Održavanje pruge: Rad tog odjeljenja bio je uvelike otežan zbog pomanjkanja dovoljnog broja inženjera i tehničkih činovnika. Kod nekih inženjerskih sekcija nije bilo, osim šefa, drugog dodijeljenog inženjera, pa je zato kontrolna služba na prugama obavljana manjkavo i površno. Zbog pomanjkanja tehničkog osoblja nije se mogao ni u centrali podijeliti rad onako kako su to iziskivali interesi službe, a time je dakako trpjela i kontrola nad vanjskom službom. Stanje gornjeg postroja bilo je najbolje na ličkoj željeznici Ogulin–Gospić, a bilo je dobro i na glavnoj pruzi Drnje–Zagreb–Bakar. Manje je zadovoljavala zahtjevima tadašnjeg prometa pruga Sisak–Vinkovci, koja je uostalom svojevremeno građena kao pruga drugog reda, a za vrijeme rata bila je odviše opterećivana, a slabo uzdržavana. Postepenim popravljanjem dotjerana je toliko da se na njoj obavljao promet ekspresnih i brzih vlakova, iako s mjestimičnim laganim vožnjama. Na lokalnim prugama gornji ustroj je uslijed istrošenosti pragova bio slab, a šljunčano steljište trebalo je biti obnovljeno.

V. Vuča: Neprilike oko nabave sastavnih dijelova za popravak voznog parka poboljšale su se uslijed toga što je Direkcija u zagrebačkoj i brodskoj radionici uredila ljevaonice metala. Unatoč velikim teškoćama oko nabave ugljena, uspjelo je zagrebačkoj Direkciji krajem godine 1920. imati oveću zalihu na raspolaganju, uslijed čega se promet, unatoč rudarskomu štrajku, iako u reduciranoj mjeri, ipak mogao osigurati.

[28] MAV – Magyar Államvasutak/ Mađarske državne željeznice i StB – Österreichische Staatsbahnen/ Austrijske državne željeznice.

VI. Promet: Kod Saobraćajnog odjeljenja zagrebačke Direkcije postojale su iste poteškoće u pogledu osoblja kao i kod ostalih odjeljenja: pomanjkanje starijeg, stručno izvježbanog osoblja. Većih nereda od prethodnog štrajka[29] nije bilo. U voznom parku osjećala se velika nestašica upotrebljivih vagona. Putničkih vagona bilo je jedva toliko da se putnički promet mogao po najprečoj potrebi uzdržavati. Isto je vrijedilo za teretne vagone. Signalni uređaji, uključivo telegraf, telefon, zvonovni, signalni, kao i ostali električni i sigurnosni uređaji bili su svi u funkciji i pod redovitom kontrolom stručnjaka.

VII. Nabava materijala: Zalihe materijala bile su već i za vrijeme rata iscrpljene te je za kratko vrijeme nastala posvemašnja nestašica najvažnijeg materijala, kao primjerice maziva, ugljena, petroleja, bijele kovine itd. Valjalo je što brže nabaviti taj materijal, jer je promet bio ozbiljno ugrožen. Na žalost, tu treba istaknuti da je Direkcija znatno trpjela od općeg trgovačkog nemorala, koji je svuda izbio kao posljedica rata, pa se tako nije uvijek moglo izbjeći izrabljivačima, koji su svaku nepriliku željeznice znali vješto iskoristiti. Krajem godine 1920. nabava materijala dovedena je u normalan tok.

VIII. Kontrola prihoda: Stanje osoblja s obzirom na velik obračunski materijal bilo je premaleno. Popunjavanje potrebnog broja osoblja nailazilo je na poteškoće, jer se za tu struku iziskivalo komercijalno obrazovano i u sve grane komercijalne službe dobro upućeno osoblje. S obzirom na to da je Kontrola prihoda organizirana tek sredinom 1919., iziskivalo je njezino poslovanje koncem 1920. zaostatak od godinu dana.

Prema navedenomu izvješću iz veljače 1921. o poslovanju Direkcije državnih željeznica Kraljevine SHS u Zagrebu za godinu 1920., na njezinu području bile su tada organizirane dvije škole: prva za izobrazbu pružnih nadziratelja, a druga za obuku šegrta u Radionici.[30]

Godine 1921. postojale su željezničke direkcije Beograd, Zagreb, Sarajevo, Subotica, Inspektorat državnih željeznica u Ljubljani i Obratno ravnateljstvo Južne željeznice u Ljubljani. Ustroj Direkcije državnih željeznica u Zagrebu bio je sljedeći:[31]

Direktor: inž. Leonida Franić

[29] Dana 15. travnja 1920. počeo je dotada najveći štrajk željezničara koji je trajao četrnaest dana. Navedeni dan slavio se u socijalističkoj Jugoslaviji kao Dan željezničara Jugoslavije. Kolika je snaga toga štrajka bila, govori i podatak da je država u pokušaju da ga zaustavi odmah uputila, pod prijetnjom vojnog suda, pozive željezničarima za vojnu vježbu. Već 18. travnja 1920. kralj Aleksandar Karađorđević donio je rješenje da se u toku 1920. godine, po potrebi, pozivaju na dvomjesečnu službu u vojsci obveznici sva tri poziva narodne vojske koji su u civilu bili željeznički službenici. Nekoliko mjeseci nakon toga, poučena lošim iskustvom, država je 15. prosinca 1920. donijela Uredbu o postupanju u slučajevima nereda, štrajka i pobune na željeznicama u Kraljevini.

[30] HR-HDA-136. Direkcija JDŽ, spis pov. ur.br. 167/1921., kut. 33.

[31] Manakin, V. (prir.). *Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca*, Sv. 1, str. 222–226, II.-5.

Pomoćnik direktora za tehničku službu: ing. Makso Klodič pl. Sabladosky, viši savjetnik

Pomoćnik direktora za upravnu službu: dr. Milan Kusulja, inspektor

A. Opće odjeljenje
Načelnik: Ernest Panian, viši inspektor

B. Računsko odjeljenje
Načelnik: ing. Rajmund Lapaine, inspektor

C. Komercijalno odjeljenje
Načelnik: Bela Bodnar, inspektor

D. Odjeljenje za održavanje pruga[32]
Načelnik: ing. Antun Kostial, inspektor

E. Mašinsko odjeljenje[33]
Načelnik: ing. Bogdan Vrbančić, viši savjetnik

F. Saobraćajno odjeljenje
Načelnik: Srećko Benedek, inspektor

G. Odjeljenje za nabavu materijala[34]
Načelnik: ing. Ante Dobrović, savjetnik

H. Kontrola prihoda
Načelnik: Josip Šmuc, inspektor.

Tijela Direkcije u Zagrebu za neposredan nadzor nad egzekutivom:

Inspektorat Ljubljana. Šef: Rihard Negovetič, inspektor

Prometna uprava Split. Šef: ing. Ivan Narić, savjetnik

Prometno predstojništvo Banja Luka. Šef: August Marjanović, kontrolor

Prometno predstojništvo Osijek. Šef: Josip Steiner, kontrolor

Prometno predstojništvo Srpske Moravice. Šef: dr. Milan Schiebl, viši tajnik

---

[32] Odjeljenje za održavanje pruga bilo je podijeljeno na 21 odsjek za održavanje pruga, i to: 1. Delnice, 2. Ogulin, 3. Karlovac, 4. Karlovac vicinalni, 5. Zagreb, 6. Dugo Selo, 7. Koprivnica, 8. Varaždin, 9. Bjelovar, 10. Sisak, 11. Nova Gradiška, 12. Brod, 13. Vinkovci, 14. Osijek, 15. Osijek vicinalni, 16. Prijedor, 17. Ljubljana, 18. Novo Mesto, 19. Jesenice, 20. Slovenj Gradec, 21. Split.

[33] Kod Mašinskog odjeljenja postojalo je 13 ložionica, i to: 1. Zagreb, 2. Dugo Selo, 3. Brod n/S, 4.Vinkovci, 5. Osijek, 6. Bjelovar, 7. Karlovac, 8. Srpske Moravice, 9. Varaždin, 10. Jesenice, 11. Ljubljana, 12. Split, 13. Banja Luka. Postojale su i radionice u Zagrebu i Brodu n/S.

[34] Kod Odjelenja za nabavu materijala postojala su sljedeća spremišta materijala: Zagreb, Bjelovar, Brod, Banja Luka, Ljubljana, Split. Sporedna spremišta materijala postojala su kod ložionica: Srpske Moravice, Karlovac, Varaždin, Dugo Selo, Osijek i Vinkovci.

Prometna ispostava Varaždin. Šef: Albin Thaller, kontrolor.

Pruge u eksploataciji željezničke Direkcije u Zagrebu (sveukupna dužina – 2.518,437 km) bile su:

1. DRŽAVNE ŽELJEZNICE (ukupna dužina – 1.240,331 km):

   Drnje (državna granica) – Zagreb (99,832 km)

   Zagreb–Bakar (216,936 km)

   Zagreb d. k.–Zagreb j. k. (1,855 km)

   Sisak–Brod (153,292 km)

   Brod–Vinkovci (65,081 km)

   Vinkovci–Erdut (40,759 km)

   Borovo–Vukovar (2,933 km)

   Osijek–Dalj (23,933 km)

   Osijek–Dravski most (1,091 km)

   Strizivojna Vrpolje–Šamac (19,846 km)

   Ogulin–Gospić (116,360 km)

   Sunja–Banja Luka (129,603 km)

   Jesenice–Bistrica Boh. jezero–talijanska granica (32,240 km)

   Talijanska granica–Planica–Ljubljana glavni kolodvor (93,843 km)

   Ljubljana d. k.–Kamnik (23,673 km)

   Novo Mesto–Bubnjarci (49,251 km)

   Split–Knin (102,968 km)

   Perković–Slivno–Šibenik (21,616 km)

   Split–Sinj (45,760 km)

2. PRIVATNE ŽELJEZNICE U EKSPLOATACIJI DRŽAVE NA RAČUN DRŽAVE PREMA ZAKUPNOM ODNOSNO NORMALNOM UGOVORU (ukupna dužina – 1.222,891 km):

   Križevci–Bjelovar–Virovitica–barčska vicinalna željeznica: Križevci–Virovitica (90,680 km), Koprivnica–Kloštar (34,374 km), Bjelovar–Garešnica (54,846 km), Pavlovac–Dražica–Grubišno Polje (15,097 km)

Lonjskopoljska željeznica: Dugo Selo–Novska (84,278 km), Banova Jaruga–Pakrac (30,064 km)

Sjedinjene podravsko-posavske vicinalne željeznice: Osijek–Strizivojna–Vrpolje (47,655 km), Osijek–Gaboš–Vinkovci (33,629 km), Vinkovci–Županja savska obala (33,650 km)

Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica: Caprag–Karlovac (102,220 km), Karlovac–Bubnjarci (29,413 km)

Slavonska vicinalna željeznica: Osijek–Nova Kapela–Batrina (108,007 km), Pleternica–Velika (25,419 km)

Varaždinsko-golubovačka vicinalna željeznica: Varaždin–Golubovac (33,924 km)

Vicinalna željeznica Vinkovci–Brčko (52,494 km)

Zabok-stubička vicinalna željeznica: Zabok–Krapinske Toplice–Gornja Stubica (12,904 km)

Zagorska željeznica: Zaprešić–Čakovec (99,378 km), Zabok–Krapinske Toplice–Krapina (16,460 km)

Od Prekodunavske (zapadno-ugarske) željeznice: Čakovec–Donja Lendava državna granica (26,318 km), Hodoš–Murska Sobota (35 km)

Od vicinalne željeznice Szent Lörincz–Slatina–Našice: Našice–Noskovci–granica (57,793 km)

Od vicinalne željeznice Pecs–Donji Miholjac: Donji Miholjac–granica (4,953 km)

Dolenjske željeznice: Ljubljana gl. k.–Novo Mesto (75,242 km), Novo Mesto–Straža Toplice (8,543 km), Trebnje–Št. Janž (20,945 km), Grosuplje–Kočevje (49,942 km)

Lokalna željeznica Celje–Velenje: Celje–Velenje (37,640 km), Pesje–Skale (2,023 km)

3. PRIVATNE ŽELJEZNICE U EKSPLOATACIJI DRŽAVE NA RAČUN VLASNIKA (ukupna dužina – 64,195 km):

Lokalna željeznica Kranj–Tržić (15,270 km)

Lokalna željeznica Labod–Velenje (48,925 km) (od te pruge dio Labod–Spodnji Dravograd – 4,685 km nakon plebiscita odstupljen je Austriji).

Na temelju Uredbe o organizaciji Ministarstva prometa od 25. veljače 1919. nije se postignulo jedinstvo željezničkog prometa, a osobito jedinstvo uprav-

ljanja tim prometom. Nakon dvije godine napora jedva su konačno organizirane sve oblasne direkcije i opskrbljene potrebnim osobljem za rad. Ministar saobraćaja, uviđajući nedostatke i nepotpunosti navedene Uredbe od 25. veljače 1919., pripremio je novu Uredbu i podnio ju u svibnju 1921. Ministarskomu savjetu. Pri izradi te Uredbe ministar se rukovodio načelom da Ministarstvo saobraćaja kao vrhovna administrativna i politička vlast ima u svojim rukama svu inicijativu posla i prometnu politiku zemlje uopće, ostavljajući podređenim jedinicama široku samoupravu u izvođenju prometa i primjeni zakona i njegovih odredaba uopće, a sve pod stalnom kontrolom Ministarstva saobraćaja. Što se pak čisto željezničkog prometa tiče, radi što potpunijeg, preglednijeg i unificiranijeg obavljanja željezničke službe, ministar je predvidio ustanovu Generalne direkcije državnih željeznica u samom Ministarstvu, koja je trebala biti spona između Ministarstva i oblasnih direkcija te direktna nadzorna vlast nad oblasnim direkcijama. Ministarski savjet usvojio je u svemu taj prijedlog ministra saobraćaja kao i podneseni mu nacrt Uredbe, pa je ona potpisana 21. svibnja, a objavljena 7. lipnja 1921. godine.[35]

Temeljem navedene *Uredbe o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca* iz godine 1921., oblasne direkcije bile su s Ministarstvom saobraćaja u posrednoj vezi, a u neposrednoj s Generalnom direkcijom državnih željeznica, od koje su dobivale potrebne naredbe i upute za obavljanje službe u granicama zakona i propisa. Oblasne direkcije obavljale su i sve poslove koje je na njih prenijelo Ministarstvo saobraćaja ili Generalna direkcija iz svojih nadležnosti. Na čelu oblasne željezničke direkcije bio je direktor željeznica. Njemu je u obavljanju dužnosti pomagao pomoćnik direktora. Temeljem čl. 29. navedene Uredbe predviđene su četiri oblasne direkcije i to u Nišu, Novom Sadu, Zagrebu i Sarajevu.[36]

Predviđeno je da se dotadašnja direkcijska sjedišta do daljnjeg naređenja zadržavaju, kao i da se njihov broj može zakonodavnim putem povećati i sjedišta prema ukazanoj potrebi promijeniti.[37]

Navedenom Uredbom predviđeno je da oblasne direkcije, pa tako i zagrebačka, u svojem sastavu imaju sljedeća odjeljenja:[38] Građevinsko, Mašinsko, Saobraćajno, Ekonomsko, Računsko i Administrativno-pravno odjeljenje.

---

[35] *Završni računi*, str. 9–10.

[36] Opširnije o djelokrugu rada oblasnih direkcija vidi: *Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca* (Beograd). 126(1921). Također: Stanojević, St. *Narodna enciklopedija srpsko-hrvatsko-slovenačka*, IV knjiga. Zagreb : Bibliografski zavod d.d., 1929, str. 1329–1330; Sumarni inventar za fond HR-HDA-136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb. Zagreb : Hrvatski državni arhiv, str. 2; Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, str. 104–105.

[37] *Završni računi*, str. 10.

[38] *Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca* (Beograd). 126(1921). Također: Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, str. 106–107.

Na čelu svakog odjeljenja bio je načelnik, a na čelu odsjeka šef odsjeka. Postojao je i Željeznički odbor koji su sačinjavali direktor kao predsjednik te članovi: pomoćnik direktora i načelnici odjeljenja, odnosno vršioci njihovih dužnosti i sanitetski referent. Načelnik Administrativno-pravnog odjeljenja bio je djelovođa Željezničkog odbora. Odbor je davao mišljenje oblasnoj direkciji o personalnim i stručnim pitanjima.[39]

Organizacija željezničke službe po toj Uredbi bila bi nesumnjivo i suviše glomazna i neekspeditivna da je do njezina punog ostvarenja došlo. Međutim, ona se nije mogla ostvariti iz mnogih razloga tako brzo, a u izvjesnom pogledu i u pojedinostima ona se nije nikada ostvarila. Glavna zapreka bila je u tome što su se za ostvarenje nove organizacije trebala predvidjeti i odobriti u budžetu za 1921./1922. potrebna mjesta i krediti, a to se nije moglo postići jer su u to vrijeme zakonodavna tijela bila potpuno zauzeta oko pripremanja Ustava. Kada je konačno izglasan budžet za 1922./1923., čiji je prijedlog u Financijskom odboru Narodne skupštine iz temelja prerađen, predviđena mjesta i krediti u razdijelu Ministarstva saobraćaja omogućavali su samo djelomično i postepeno organiziranje službe prema Uredbi od 21. svibnja 1921. godine. S tim u vezi dano je Ministarstvu saobraćaja ovlaštenje[40] da radi formiranja Generalne direkcije državnih željeznica[41] može odjeljenja: Mašinsko, Saobraćajno, Komercijalno, Ekonomsko i Kontrolu prihoda, sa svim osobljem iz sastava Ministarstva saobraćaja prenijeti u sastav Generalne direkcije državnih željeznica.[42] Isto tako da se može ostalo potrebno osoblje popuniti iz ostalih ustanova Ministarstva saobraćaja (Direkcije za građenje, Direkcije rečnog brodarstva, oblasnih direkcija itd.), a na teret budžeta tih ustanova za 1922./1923. Formiranje Generalne direkcije državnih željeznica započeto je u sastavu samog Ministarstva saobraćaja tek tijekom 1922./1923., dakle, više od godinu dana poslije donošenja nove Uredbe.[43] Prema spomenutomu ovlaštenju i izuzetno ograni-

[39] *Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca* (Beograd). 126(1921). Također: Stanojević, St. *Narodna enciklopedija srpsko-hrvatsko-slovenačka*, str. 1329–1330.

[40] Ovlaštenje je dano temeljem čl. 96. Financijskog zakona za 1922./1923.

[41] Riječ je o već navedenoj Uredbi o organizaciji Ministarstva saobraćaja od 21. svibnja 1921. godine.

[42] Temeljem čl. 95. i 96 Financijskog zakona za 1922./23. godinu od 31. srpnja 1922., ovlašten je ministar saobraćaja da s ciljem centralizacije izvršenja i kontrole cjelokupne službe računovodstva i financija svih oblasnih željezničkih direkcija, kao i Ministarstva saobraćaja, odmah osnuje u Generalnoj direkciji željeznica Odjeljenje za računovodstvo i financije, čije je Glavno knjigovodstvo trebalo prema Ministarstvu financija biti neposredni računopolagač za sve rashode i prihode iz resora Ministarstva saobraćaja, i koje će prikupljene viškove prihoda neposredno polagati u Glavnu državnu blagajnu. Vidi: *Narodne novine* (Zagreb). 198(1922).

[43] Generalna direkcija državnih željeznica sa sjedištem u Beogradu osnovana je 1923. godine. U vezi s time, Generalna direkcija državnih željeznica svojim aktom br. 1 od 5. lipnja 1923. priopćila je sljedeće: „Na osnovu Uredbe o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe i čl. 95. Financijskog zakona za 1922./23. god. obrazovana je Generalna direkcija državnih željeznica. Zadatak je Generalnoj direkciji da vrši jednoobrazno pod nadzorom Ministarstva saobraćaja, a na osnovi postojećih zakona, uredaba i propisa, eksploataciju svih državnih i po ugovoru najmljenih željezničkih ustanova, i vodi nadzor nad eksploatacijom privatnih i povlaštenih željezničkih ustanova. Sjedište Generalne direkcije

čenomu broju budžetskih mjesta i kredita za položaje predviđene istom Uredbom organiziranje pojedinih odjeljenja išlo je veoma sporo i teško. Odjeljenja koja su budžetom predviđena u sastavu Ministarstva nisu se mogla jednostavno u cjelini prenijeti u sastav Generalne direkcije jer je Uredbom bilo predviđeno da neki poslovi ostaju u nadležnosti samog Ministarstva, u kojem su za to također po Uredbi bila predviđena nadležna odjeljenja. Iako su pojedina odjeljenja već u prvoj polovici 1923. počela funkcionirati kao odjeljenja Generalne direkcije, ipak su ona u administrativnom i budžetskom pogledu ostala i dalje vezana za Ministarstvo. Tek je budžetom za 1924./1925. od 1. travnja 1924. stvorena dovoljna budžetska mogućnost za ostvarenje Uredbe o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe od 21. svibnja 1921. Ipak, ta je Uredba prije zamijenjena novom, nego što je u cijelosti ostvarena. Iako je, naime, Uredbom bilo predviđeno da se u oblasnim direkcijama komercijalna odjeljenja i odjeljenja za kontrolu prihoda svedu na rang odsjeka te da se kao odsjeci podrede pod prometna odjeljenja (Saobraćajno odjeljenje), ipak su spomenuta odjeljenja u oblasnim direkcijama ostala i dalje sve do reorganizacije, koja je izvršena na temelju nove Uredbe o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe od 30. ožujka 1927. godine. Što se tiče financijske službe, Uredbom od 21. svibnja 1921. bilo je predviđeno da se oformi Financijsko odjeljenje i u Ministarstvu saobraćaja i u Generalnoj direkciji državnih željeznica. Međutim, ono u Ministarstvu saobraćaja nije nikad osnovano, iako su za to bili predviđeni i odobreni budžetski krediti već u budžetu 1922./1923., nego je osnovano samo u Generalnoj direkciji državnih željeznica krajem 1922./1923. Uvidjelo se, naime, odmah pri formiranju tog odjeljenja u Generalnoj direkciji, da ono može završavati i poslove predviđene za Ministarstvo te da je prema tomu isto odjeljenje u Ministarstvu potpuno suvišno. Formiranje Generalne direkcije trajalo je, kako vidimo, od 1922. do 1925. godine. Ipak, može se s pravom reći, bar što se tiče glavnih službenih grana posebno financijske službe, da se Generalna direkcija već od početka budžetskog perioda 1923./1924. javlja kao centralna uprava željezničkog prometa. Do kraja 1922./1923. postojala je decentralizirana uprava po oblasnim direkcijama, a Ministarstvo saobraćaja bilo je samo centralna nadzorna vlast. Iako su za neka njegova odjeljenja po ranijoj Uredbi bile predviđene izvršne funkcije, od 1923./1924. postojala je već jedinstvena željeznička uprava u Generalnoj direkciji državnih željeznica.[44]

Uredbom o vojnim jedinicama pri direkcijama državnih željeznica i Direkciji rečnog saobraćaja od 1. studenoga 1922., pri svakoj direkciji državnih željezni-

---

nalazi se u Beogradu – Frankopanova ul. br. 11." Vidi: *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1929. sa uporednim podacima za godinu 1928.* Sarajevo: Generalna direkcija državnih železnica, 1930, str. XIV. Također: HR-HDA-137. Pokrajinska uprava za Hrvatsku i Slavoniju, Odjeljenje za unutarnje poslove, sv. I-16, ur.br. 35239/1923., kut. 150 (91); HR- HDA-397. Državno nadodvjetništvo, R-24/1923., dopis Ministarstva pravde br. 30016 upućen 23. lipnja 1923. Odjeljenju za Hrvatsku i Slavoniju Ministarstva pravde u Zagrebu o osnivanju Generalne direkcije državnih željeznica u Beogradu, kut. 112.

[44] *Završni računi*, str. 11–12.

ca ustanovljen je vojni odsjek. Odsjeci su nosili naziv po direkciji pri kojoj su se nalazili, primjerice „Vojni odsjek pri Direkciji državnih željeznica u Zagrebu". Vojni odsjek imao je zadatak: održavati vezu između vojnih vlasti i vojnih jedinica s jedne strane i željezničkih nadležnih odjeljenja s druge strane s ciljem pravilnog i urednog prijevoza mirnodopskih vojnih transporata željeznicom; proučavati stanje cjelokupne željezničke mreže, postrojenja i slično radi priprema za što bržu, bolju i potpuniju upotrebu željeznice u slučaju mobilizacije i rata; voditi evidenciju s vojnog gledišta cjelokupnog željezničkog osoblja dotične direkcije. Šef vojnog odsjeka bio je viši časnik, a postavljao ga je ministar vojni i mornarice. Nadležnost vojnog odsjeka pri direkciji željeznica prostirala se na cijelu mrežu željeznica, državnih i privatnih, normalnih i uskih linija, kao i kolosijeka širine 0,60 m na teritoriju odgovarajuće direkcije. Odlukom ministra vojnog i mornarice od 22. studenoga 1922., dotadašnja Delegacija Ministarstva vojnog i mornarice pri Direkciji državnih željeznica Zagreb pretvorena je u Vojni odsjek Direkcije. Dotadašnji delegat Ministarstva vojnog i mornarice kod Obratnog ravnateljstva južne željeznice u Ljubljani od tada je smatran delegatom Vojnog odsjeka zagrebačke Direkcije željeznica.[45]

Krajem 1923. te početkom 1924. organizacija Direkcije državnih željeznica u Zagrebu, odnosno organizacija željezničkog prometa na području njezine nadležnosti, imala je sljedeću strukturu:[46]

Direktor: Dimitrije P. Jovanović[47]

Administrativni pomoćnik direktora: Ivan Franić Požežanin i tehnički pomoćnik direktora: Bogdan Vrbančić, inž.

I. Odjeljenje administrativno-pravno
Načelnik: Ivan Franić Požežanin

II. Odjeljenje za računovodstvo i financije
Načelnik: Rajmund Lapaine, inž. viši inspektor

III. Odjeljenje ekonomsko
Načelnik: Kosta Nikolić, inž., viši inšpektor

IV. Odjeljenje kontrole prihoda
Načelnik: Josip Šmuc, inšpektor

---

[45] HR-HDA-136. Direkcija JDŽ, spis ur.br. 256 Pres./1922., kut. 3.

[46] Manakin, V. (prir.). *Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca: Almanah*. Sv. 2, dio IV. i V. Zagreb : Glavno uredništvo Almanaha, Komisionalna naklada Hrvatskog štamparskog zavoda d.d., 1924–1925, str. 60–62.

[47] Kralj je 12. ožujka 1924. donio rješenje da se Vladimir A. Babović, direktor Direkcije željeznica u Zagrebu premjesti za direktora pri Direkciji riječnog saobraćaja. Za direktora zagrebačke Direkcije imenovan je Dimitrije P. Jovanović, dotadašnji načelnik Saobraćajnog odjeljenja iste Direkcije. Vidi: HR-HDA-136. Direkcija JDŽ, spis ur.br. 55 Pres/1924., kut. 5. Također: HŽ-Infrastruktura d.o.o. Zagreb, personalni dosje Dimitrija P. Jovanovića.

V. Odjeljenje saobraćajno
Zamjenik načelnika: Vilim Filipašević, inšpektor

VI. Odjeljenje za održavanje pruga[48]
Načelnik: Antun Kostial, inž., inšpektor

VII. Odjeljenje mašinsko[49]
Načelnik: Emilijan Cvetković, inž., viši inšpektor

VIII. Odjeljenje komercijalno
Načelnik: Bela Bodnar, viši inšpektor

Pruge u eksploataciji Direkcije u Zagrebu, sveukupne dužine 2.518,4 km, bile su iste kao i one iz 1921. godine, što znači da su se dijelile na državne željeznice (ukupna dužina 1.240,3 km), privatne željeznice u eksploataciji države na račun države prema zakupnomu odnosno normalnomu ugovoru (ukupna dužina 1.222,8 km) i privatne željeznice u eksploataciji države na račun vlasnika (ukupna dužina 64,1 km).

Tijela Direkcije u Zagrebu za neposredan nadzor nad egzekutivom bila su sljedeća:

Inspektorat Ljubljana – bio je spojen s Oblasnom direkcijom državnih željeznica u Ljubljani

Prometna uprava Split. Šef: Ing. Ivan Narić

Saobraćajna ekspozitura Koprivnica. Šef: Ljudevit Licht

Saobraćajna ekspozitura Karlovac. Šef: Matija Stazić

Saobraćajna ekspozitura Srpske Moravice. Šef: Vilim Fisch

Saobraćajna ekspozitura Varaždin. Šef: Augustin Marjanović

Saobraćajna ekspozitura Varaždin. Šef: Stjepan Lesić

Saobraćajna ekspozitura Nova Gradiška. Šef: Dragutin Sinković

Saobraćajna ekspozitura Osijek. Šef: Josip Steinner.

Godine 1923. Direkcija Zagreb predala je Direkciji Subotica sljedeće pruge normalnog kolosijeka:[50]

---

[48] Odsjeci za održavanje pruga Direkcije u Zagrebu bili su sljedeći: Bjelovar, Brod, Delnice, Dugo Selo, Jesenice, Karlovac vicinalni, Koprivnica, Ljubljana, Nova Gradiška, Novo Mesto, Ogulin, Osijek vicinalni, Prijedor, Sisak, Slovenj Gradec, Split, Varaždin, Vinkovci, Zagreb.

[49] Ložionice Direkcije u Zagrebu bile su sljedeće: Banja Luka, Bjelovar, Brod n/S, Dugo Selo, Jesenice, Karlovac, Ljubljana, Osijek, Split, Srpske Moravice, Varaždin, Vinkovci, Zagreb. Radionice Direkcije u Zagrebu bile su sljedeće: Brod n/S i Zagreb, a sporedne su bile kod ložionica Banja Luka, Ljubljana i Split.

[50] *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Ministarstva saobraćaja za godinu 1924. sa uporednim podacima za godine 1923. i 1922.* Sarajevo : Generalna direkcija državnih železnica, 1927, str. 11.

Državne: Dalj–Osijek, Dalj–Vinkovci, Vinkovci–Brod i Strizivojna Vrpolje–Šamac;

Privatne u eksploataciji države: Vinkovci–Brčko, Gunja–Gunja Sava, Osijek–Vinkovci, Vinkovci–Županja Sava i Osijek–Strizivojna Vrpolje.

Temeljem naređenja Ministarstva saobraćaja br. 10543 od 28. ožujka 1923., potpisan je 10. travnja 1923. između delegata zagrebačke i subotičke Direkcije željeznica zapisnik o primopredaji pruga Osijek–Vinkovci–Brod s ograncima. Osim delegata zagrebačke i subotičke Direkcije, na primopredaji su bili i eksperti pojedinih odjeljenja obiju direkcija. Prema zapisniku, predane su sljedeće pruge: Bogojevo–Vinkovci–Brod, Osijek–Dalj (isklj. Osijek gornji grad i Osijek donji grad), Vinkovci–Brčko, Vinkovci–Županja, Gaboš–Osijek, Osijek–Vrpolje–Šamac. Inženjerske sekcije Brod i Vinkovci predane su cjelokupno osim ložione i radione na stanici Slavonski Brod. Od inženjerske sekcije u Osijeku predane su pruge: a) Osijek–donji grad isklj. Dalj–Erdut–Dunavski most, b) Osijek isklj. Vinkovci, c) Osijek isklj. Strizivojna Vrpolje. Od pruga inženjerske sekcije u Osijeku, koje su predane Direkciji u Subotici, preuzela je 25. travnja 1923. inženjerska sekcija u Vinkovcima prugu Osijek donji grad isklj.–Dalj i prugu Osijek isklj.–Vinkovci. Prugu Osijek isklj.–Strizivojna–Vrpolje preuzela je inženjerska sekcija u Brodu, a prugu Dalj–Bogojevo sekcija Reske–Bogojevo. Sve nacrte odnoseće se na pruge koje je preuzela subotička direkcija, kao i isprave, ugovore s vicinalnim društvima, ugovore za industrijske kolosijeke itd., ako ih je zagrebačka direkcija imala, ustupila ih je subotičkoj direkciji. Ložionica Vinkovci predana je s cjelokupnim inventarom i osobljem. Sve priključne osobne i teretne vlakove na pruzi Osijek–Dalj vozila je do daljnjega ložionica Osijek. Teretne vlakove na pruzi Osijek–Sombor otpremala je subotička direkcija, koja je za tu svrhu dobila od zagrebačke direkcije 10 lokomotiva serije 324, a u pomanjkanju tih serije 325 i 4 strojovođe. Izvanredne vlakove iz Osijeka otpremala je prema potrebi ložionica Osijek, u suprotnom pravcu ložionica Sombor. Do daljnjega je na pruzi Osijek–Vrpolje–Šamac službu vuče vršila ložionica Osijek. Sve putničke, brze i ekspresne vlakove otpremala je na pruzi Brod–Vinkovci do Vinkovaca zagrebačka Direkcija, a sve teretne vlakove subotička direkcija. Izvanredne vlakove na toj pruzi davao je Brod, odnosno Vinkovci, u slučaju potrebe. Za tu svrhu predala je zagrebačka direkcija 10 lokomotiva serije 7000, a u pomanjkanju istih serije 324. Osoblje za te lokomotive premješteno je u Vinkovce. Tehnički pregled kola u Brodu vršila je do daljnjega ložionica Brod. Zbog nove podjele pruga odstupila je zagrebačka subotičkoj Direkciji one garniture putničkih vlakova koji su vozili na njihovim preuzetim prugama, tj. za pruge Osijek–Šamac 1 D, 1 FK, 1 ABH i 3 CH, za prugu Osijek–Županja 1 D, 1 FK, 1 ABH i 3 CH te konačno za prugu Vinkovci–Brčko za 2 garniture 2 D, 1 FK, 1 ABH, 4 CH. Budući da se na pruzi Dalj–Osijek upotrebljavala direktna baranjska garnitura, za tu se prugu nije subotičkoj direkciji predala nikakva garni-

tura. Za teretne vlakove predala je zagrebačka direkcija subotičkoj umjesto službenih kola, kojih ni sama nije imala, u Brodu i u Vinkovcima po 7 GB kola.[51]

Kao što sam već ranije naveo, Kraljevina SHS primila je od 1. rujna 1923. u eksploataciju pruge Južnih željeznica koje su se nalazile na njezinu državnom teritoriju. Istovremeno je Obratno ravnateljstvo južnih željeznica pretvoreno u Državnu upravu južnih željeznica u Ljubljani, pa je zatim iz nje 1. siječnja 1924. formirana Direkcija državnih željeznica u Ljubljani, kojoj su na kraju bile podređene sve pruge u državnoj eksploataciji na području Slovenije. Time je znatno rasterećena zagrebačka Direkcija, pod kojom su bile državne pruge u Sloveniji od ukidanja ljubljanske Direkcije 2. rujna 1919. pa sve do 31. prosinca 1923. godine.[52]

Godine 1924. Direkcija Zagreb predala je Direkciji Ljubljana sljedeće pruge normalnog kolosijeka:[53] a) državne: Ljubljana–Jesenice–Planica–državna granica, državna granica–Jesenice–Bistrica–Bohinjsko Jezero–državna granica, Novo Mesto–Bubnjarci i Ljubljana–Kamnik; b) privatne u eksploataciji države: dio Prve Jugozapadne krajiške vicinalne željeznice, Lokalna željeznica Celje–Velenje, pruga Velenje–Dravograd Meža–državna granica, Dolenjske željeznice, Lokalna željeznica Kranj–Tržič, dio Prekodunavske vicinalne željeznice i dio Čakovec – zagrebačke željeznice.

Godine 1924. Direkcija Zagreb primila je sljedeće pruge Društva južnih željeznica normalnog kolosijeka: Zaprešić–Sisak i Sisak–Galdovo te privatne pruge u eksploataciji države: Barč–Pakrac, Suhopolje–Slatina i Bastaji–Končanica.[54]

Nakon gore navedenih promjena, nadležnost nad prugama godine 1925. bila je sljedeća (eksploatacijska dužina u km):[55]

Direkcija Zagreb:

1. Državne pruge normalnog kolosijeka (1.060,7 km): Brod–Sunja–Sisak (153,2 km), Zagreb Gl. kol.–Karlovac (50,5 km), Karlovac–Sušak (176,1 km), Sušak ogranak–državna granica (3 km), Zagreb Gl. kol.–Zagreb Sava (2,1 km), Zagreb Gl. kol.–Drnje–državna granica (100,8 km), Ogulin–Gračac (159,6 km), Gračac–Knin (64 km), Knin–Split (102,1 km), Perković–Slivno–Šibenik (21,5 km), Osijek Donji Grad–Osijek Gornji Grad

[51] HR-HDA-136. Direkcija JDŽ, spis ur.br. 80/pres./1923., kut. 4.

[52] *Završni računi*, str. 12–13.

[53] *Statistika Železnica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Ministarstva saobraćaja za godinu 1924. sa uporednim podacima za godine 1923. i 1922.*, str. 12.

[54] *Ibid*.

[55] *Statistika Železnica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Generalne direkcije državnih železnica za godinu 1925. sa uporednim podacima za godinu 1924.* Sarajevo : Generalna direkcija državnih železnica, 1928, str. 11–17, 59–60.

(3,5 km), Osijek Gornji Grad–Beli Manastir–državna granica prema Mađarbolju (27,3 km), Sunja–Dobrljin (25,5 km), Dobrljin–Banja Luka (104 km), Bosanski Novi–Bihać (66,2 km), Jasenovac–Savska obala (1,3 km), spojni kolosijek između pruga Zagreb–Sisak i Zagreb–Karlovac (nije bio u prometu), Drnje–Dravska obala (nije bila u prometu).

2. Državna pruga uskog kolosijeka (0,76 km): Split–Sinj (41 km).

3. Privatne pruge normalnog kolosijeka u eksploataciji Generalne direkcije državnih željeznica (Direkcija Zagreb) (932,2 km):

Prva jugozapadna krajiška vicinalna željeznica (102,2 km): Caprag–Karlovac (102,2 km), Karlovac–Bubnjarci (u eksploataciji Direkcije Ljubljana);

Čakovec-zagrebačka željeznica (115,0 km): Zaprešić–Čakovec (98,8 km), Zabok–Krapinske Toplice–Krapina (16,2 km);

Vicinalna željeznica Zabok–Stubica (12,7 km);

Vicinalna željeznica Varaždin–Golubovec (33,7 km);

Lonjsko-poljska vicinalna željeznica (114,4 km): Dugo Selo–Novska (84,3 km), Banova Jaruga–Pakrac (30,1 km);

Vicinalna željeznica Križevci–Bjelovar–Virovitica (197,4 km): Križevci–Virovitica (90,7 km), Mišulinovac–Josipdol (nije bila u prometu), Bjelovar–Bjelovar Mlin (2,2 km), Bjelovar–Garešnica (54,5 km), Pavlovac Dražica–Grubišno Polje (14,9 km), Kloštar–Koprivnica (35,1 km);

Željeznica Barč–Pakrac (123,1 km): državna granica kod Barča–Pakrac (93,6 km), Suhopolje–Slatina (16,9 km), Bastaji–Končanica (12,6 km);

Slavonska vicinalna željeznica (133,3 km): Osijek–Našice–Nova Kapela Batrina (108,1 km), Pleternica–Velika (25,2 km);

Vicinalna željeznica Szentlörincz–Slatina–Našice (58,5 km): Noskovci–državna granica–Slatina–Našice (57,9 km), Noskovci–dravska obala (0,6 km);

Dravsko-savska vicinalna željeznica (2,8 km): Osijek–dravska obala (2,8 km)

Podravska vicinalna željeznica (39,1 km): Beli Manastir–Batina Skela (26,8 km), Beli Manastir–Baranjsko Petrovo Selo–državna granica (12,3 km).

4. Željeznica Dunav–Sava–Jadransko more (bivše Južne željeznice): Zaprešić–Sisak (63,6 km), Sisak–Galdovo (2,3 km).

Direkcija Beograd imala je u svojoj nadležnosti sljedeće pruge normalnog kolosijeka koje su prolazile hrvatskim teritorijem: Inđija–Vinkovci i Borovo–Vukovar.

Privatne pruge normalnog kolosijeka koje su prolazile hrvatskim povijesnim prostorom u eksploataciji Generalne direkcije pod nadležnošću Direkcije Beograd bile su (100 km): Dunavsko-savska vicinalna željeznica (51,9 km): Šid–Rača (26,5 km) i Vukovar–Ilača (25,4 km), Petrovaradin–Beočin vicinalna željeznica (17,2 km) i Vicinalna željeznica Ruma–Klenak–Sava (30,9 km).

Direkcija Ljubljana imala je u svojoj nadležnosti sljedeću prugu normalnog kolosijeka koja je prolazila hrvatskim teritorijem (eksploatacijska dužina u km): Novo Mesto–Bubnjarci (49,9 km).

Privatne pruge normalnog kolosijeka koje su prolazile hrvatskim prostorom u eksploataciji Generalne direkcije pod nadležnošću Direkcije Ljubljana bile su: Prva jugozapadna krajiška vicinalna željeznica (27,6 km): Bubnjarci–Karlovac (27,6 km), Prekodunavska vicinalna željeznica: Čakovec–Donja Lendava–državna granica (23,1 km), Čakovec–zagrebačka željeznica (0,9 km): Zaprešić–Čakovec (0,9 km).

Pod nadležnost Direkcije Ljubljana potpadala je i Željeznica Dunav–Sava–Jadransko more: Pragersko–Kotoriba–državna granica (90,8 km), Zidani most–Zaprešić (61,7 km).

Direkcija Subotica imala je u svojoj nadležnosti sljedeće pruge normalnog kolosijeka koje su prolazile hrvatskim teritorijem (eksploatacijska dužina u km): Subotica–Dalj–Osijek Donji Grad (120,9 km), Dalj–Vinkovci (30,9 km), Vinkovci–Slavonski Brod (65,4 km), spojni kolosijek između pruge Dalj–Vinkovci i Dalj–Osijek (nije bila u prometu), spojni kolosijek između pruga Vinkovci–Dalj i Vinkovci–Inđija (nije bila u prometu), Strizivojna Vrpolje–Šamac (19,7 km), Slavonski Brod–most na Savi (Bosanski Brod) (promet je vršila Direkcija Sarajevo), Vinkovci ulazna skretnica (prema Beogradu)–Vinkovci stanica (0,3 km).

Privatne pruge normalnog kolosijeka koje su prolazile hrvatskim prostorom u eksploataciji Generalne direkcije pod nadležnošću Direkcije Subotica bile su: Vicinalna željeznica Vinkovci–Brčko (53,1 km): Vinkovci–Gunja–Brčko (51,6 km) i Gunja–Gunja Sava (1,5 km), Dravsko-savska vicinalna željeznica (113,8 km): Osijek–Vinkovci (33,6 km), Vinkovci–Županja–Sava (33,4 km) i Osijek–Strizivojna Vrpolje (46,8 km).

Državna pruga uskog kolosijeka (0,76 m) u nadležnosti Direkcije Subotica koja je prolazila hrvatskim teritorijem bila je Slavonski Brod–Bosanski Brod (0,5 km).

Državne pruge uskog kolosijeka (0,76 m) u nadležnosti Direkcije Sarajevo koje su prolazile hrvatskim teritorijem bile su: Bosanski Brod–Slavonski Brod (0,5 km), Gabela–Metković (3,9 km), Uskoplje–Gruž (16,5 km).

Godine 1925. Direkcija Zagreb na prugama normalnog kolosijeka imala je: 221 stanicu, 134 stajališta, 6 tovarišta i 4 ukrsnice.[56]

Godine 1926. Direkcija Zagreb na prugama normalnog kolosijeka imala je: 222 stanice, 135 stajališta, 6 tovarišta i 4 ukrsnice. Također, imala je: 102 vodostanice, 223 nalivnjaka, 567 željezničkih službenih zgrada, 424 magazina, 220 rampi, 719 zgrada za službenike (stanova), 754 stražara i 302 skretničarske kućice.[57]

Krajem 1926. i početkom 1927. ustroj Direkcije državnih željeznica u Zagrebu bio je sljedeći:[58]

Direktor: Dimitrije P. Jovanović[59]

Pomoćnik direktora: inž. Makso Klodić

I. Odjeljenje za održavanje pruga[60]
Načelnik: inž. Petar Lappena

II. Odjeljenje mašinsko
Načelnik: inž. Emilijan Cvetković

III. Odjeljenje saobraćajno
Načelnik: Ernest Vargazon

IV. Odjeljenje ekonomno
Načelnik: inž. Kosta Nikolić

V. Odjeljenje za računovodstvo i financije
Načelnik: inž. Rajmund Lapaine

---

[56] *Ibid.*, str. 20–21. Ne postoje podatci o stanicama na uskim prugama Direkcije Zagreb.

[57] *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Generalne direkcije državnih železnica za godinu 1926. sa uporednim podacima za godinu 1925.* Sarajevo: Generalna direkcija državnih železnica, 1929, str. 20–23. Ne postoje podatci o stanicama na uskim prugama Direkcije Zagreb.

[58] Manakin, V. (prir.). *Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca: Almanah.* Sv. 3, dio VII., VIII. i IX. Zagreb : Glavno uredništvo Almanaha SHS, Komisionalna naklada Nadbiskupijske tiskare, 1927–1928, str. 178–180–VII.

[59] Nakon Dimitrija P. Jovanovića, dana 28. siječnja 1927., za direktora Direkcije državnih željeznica Zagreb postavljen je inž. Milojko Trebinjac. Vidi: HŽ Infrastruktura d.o.o. Zagreb, personalni dosje inž. Milojka Trebinjca. Nedugo nakon njega, za direktora je postavljen inž. Petar Senjanović, koji se 6. listopada 1930., odlazeći nakon skoro četiri godine na drugu dužnost, službeno oprostio od svojeg cjelokupnog osoblja. Vidi: HR-HDA-136. Direkcija JDŽ, spis pov. ur.br. 556/1930., kut. 40. Godine 1930. direktor oblasne direkcije u Zagrebu postao je inž. Mate Šneler. Vidi: *Jugoslavenski Lloyd* (Zagreb). 203(1937), str. 6. Dana 3. siječnja 1938. inž. Vjekoslav Terček postavljen je za direktora Direkcije željeznica Zagreb. Vidi: HŽ-Infrastruktura d.o.o. Zagreb, personalni dosje ing. Vjekoslava Terčeka. Inž. Nikola Turkalj bio je zadnji direktor Direkcije državnih željeznica Zagreb, i to od 11. veljače 1941. do 10. travnja 1941. godine. Vidi: HŽ-Infrastruktura d.o.o. Zagreb, personalni dosje ing. Nikole Turkalja.

[60] Sekcije za održavanje pruge bile su sljedeće: I. Zagreb gl., II. Zagreb Sava, III. Sisak, IV. Nova Gradiška, V. Koprivnica, VI. Karlovac, VII. Delnice, VIII. Gospić, IX. Gračac, X. Split, XI. Prijedor, XII. Varaždin, XIII. Bjelovar, XIV. Osijek gl., XV. Osijek vicinalni, XVI. Dugo Selo, XVII. Daruvar.

VI. Odjeljenje administrativno-pravno
Načelnik: Ivan Franić Požežanin

VII. Odjeljenje komercijalno
Načelnik: Bela Bodnar

VIII. Odjeljenje kontrole prihoda
Načelnik: Simo Dokmanović

Pruge u eksploataciji Direkcije u Zagrebu (sveukupna dužina – 2.111,1 km) bile su:

1. DRŽAVNE ŽELJEZNICE (ukupna dužina – 1.110,7 km):

Drž. granica–Drnje–Zagreb gl. k.
Zagreb gl. k.–Zagreb Sava
Zagreb gl. k.–Zagreb ogranak
Zagreb–Karlovac
Karlovac–Rijeka
Sušak ogranak–Sušak
Sisak–Dobrljin
Dobrljin–Banja Luka
Brod–Sunja
Ogulin–Knin
Split–Knin
Perković Slivno–Šibenik
Osijek d.g.–Osijek g.g.
Osijek–Beli Manastir–drž. granica
Bos. Novi–Bihać
Jasenovac–Savska obala
Spojni kolosijek pruga Zagreb–Sisak i Zagreb–Karlovac

Zakany–Drnje (izvan prometa)
Split–Sinj (uzana)

2. PRIVATNE ŽELJEZNICE U EKSPLOATACIJI DRŽAVE NA RAČUN DRŽAVE PREMA ZAKUPNOM ODNOSNO NORMALNOM UGOVORU (ukupna dužina – 1.000,4 km):

Prva jugozapadna krajiška vicinalna željeznica: Caprag–Karlovac, Karlovac–Bubnjarci

Zagorska vicinalna željeznica: Zaprešić–Čakovec, Zabok Krapinske Toplice–Krapina

Zabok–Stubica vicinalna željeznica: Zabok Krapinske Toplice–Gornja Stubica

Varaždin–Golubovec vicinalna željeznica: Varaždin–Golubovec, Očura–Sv. Jakov (izvan prometa)

Lonjskopoljska vicinalna željeznica: Dugoselo–Novska, Banova Jaruga–Pakrac

Križevci–Bjelovar–Virovitica–Barč vicinalna željeznica: Križevci–Virovitica, Mišulinovac–Josipov rudokop (izvan prometa), Bjelovar–Bjelovar paromlin, Bjelovar–Garešnica, Pavlovac–Dražica–Grubišno Polje, Kloštar–Koprivnica

Barcs–Pakrac vicinalna željeznica: drž. granica prema Barcsu–Pakrac, Suhopolje–Slatina, Bastaji–Končanica

Slavonska vicinalna željeznica: Osijek–Nova Kapela Batrina, Pleternica–Velika

Szent Lörincz–Slatina–Našice vicinalna željeznica: Noskovci–Slatina–Našice, Noskovci–Dravska obala

Pecs–Donji Miholjac vicinalna željeznica: Drž. granica–Donji Miholjac (izvan prometa)

Sjedinjene Dravsko-savske vicinalne željeznice: Osijek–Dravska obala

Podravske vicinalne željeznice: Beli Manastir–Batina skela, Beli Manastir–Baranjsko Petrovo selo

Dunav–Sava–Jadranska željeznica: Zaprešić–Sisak.

Direkcija državnih željeznica u Beogradu bila je nadležna za sljedeće pruge koje su prolazile povijesnim hrvatskim teritorijem:[61] a) državne pruge: Beograd–Vinkovci s prugama Batajnica–Boljevci, Ruma–Vrdnik, Sr. Mitrovica–Sava, Vukovar–Borovo; b) vicinalne pruge: Petrovaradin–Beočin, Ruma–Klenak Sava, Ilača–Vukovar. Također, Direkcija u Beogradu imala je i jednu Glavnu ložionicu na hrvatskom tlu, i to u Borovu.

Direkcija državnih željeznica u Ljubljani bila je nadležna za sljedeće pruge koje su prolazile hrvatskim teritorijem: Zaprešić–Zidani Most, Pragersko–Kotoriba drž. granica, Čakovec–Donja Lendava–drž. granica i Ljubljana gl. kol.–Novo Mesto–Karlovac.[62]

Direkcija državnih željeznica u Sarajevu bila je nadležna za sljedeće pruge koje su prolazile hrvatskim teritorijem: spojna pruga Bos. Brod–Slav. Brod, Sarajevo–Metković, Gabela–Boka Kotorska s pobočnom prugom Hum–Trebinje i Usko-

---

[61] Manakin, V. (prir.). *Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca: Almanah.* Sv. 3, str. 175-VII.

[62] *Ibid.*, str. 176.

plje–Gruž. Također, Direkcija u Sarajevu imala je i sekcije za održavanje pruge između kojih je bila i Sekcija u Gružu.[63]

Direkcija državnih željeznica u Subotici bila je nadležna za sljedeće pruge koje su prolazile hrvatskim teritorijem: Vinkovci–Brod, Vinkovci–Subotica, Dalj–Osijek, Osijek–Strizivojna Vrpolje–Šamac, Osijek–Gaboš–Vinkovci–Županja Savska obala i Vinkovci–Brčko. Direkcija u Subotici imala je i sekcije za održavanje pruge između kojih su bile i sekcije u Vinkovcima i Brodu. Također, postojala je i ložionica u Vinkovcima.[64]

Organiziranjem jedinstvene uprave državnih željeznica u Generalnoj direkciji postavljen je konačno siguran temelj za daljnje ubrzano usavršavanje pojedinih službenih grana željezničkog prometa. Tek tada se ubrzanim tempom počinju izrađivati i donositi unificirani propisi po kojima se obavljala služba u svim željezničkim direkcijama i jedinicama. S time u vezi upravljanje nad željezničkim prometom u svim službenim granama prešlo je postepeno na Generalnu direkciju državnih željeznica, a oblasnim direkcijama ostalo je samo izvršenje službe prema direktivama i uputstvima Generalne direkcije. Međutim, osjećalo se da unifikacija službe na svim područjima ne može napredovati potrebnom brzinom, da se brzo povećava broj službenika, a mnogi poslovi nisu završavani ni uredno ni na vrijeme te da je bilo potrebno izvršiti reorganizaciju službe s ciljem da se potpuno centraliziraju svi oni poslovi koji su se bolje, brže i jeftinije mogli završavati u Generalnoj direkciji nego u oblasnim direkcijama. Pored te tendencije, da se centraliziraju izvjesni poslovi oblasnih direkcija u Generalnoj direkciji, javljala se sve jače i težnja da se isprave nedostatci organizacije službe u samom Ministarstvu saobraćaja, u kojem su neka odjeljenja postala suvišna, a druga su postala nedovoljna za obavljanje svih zadataka koje je promet postavio tokom vremena. Kompetencije pojedinih službenih tijela po Uredbi o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe od 21. svibnja 1921. samo su generalno obilježene i nedovoljno jasno razgraničene, tako da su tijela Ministarstva bez potrebe zahvaćali u kompetenciju i poslove nižih tijela, što se protivilo načelima organizacije rada i što je na svaki način trebalo ispraviti. Rukovođeno tim pobudama, Ministarstvo saobraćaja donijelo je 30. ožujka 1927. treću Uredbu o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe, koja je s neznatnim izmjenama bila važeća sve do raspada Kraljevine Jugoslavije.[65]

---

[63] *Ibid.*, str. 177.

[64] *Ibid.*, str. 178.

[65] *Završni računi*, str. 13.

Prema navedenoj Uredbi od 30. ožujka 1927., za obavljanje egzekutivne službe oblasne direkcije bile su podređene Generalnoj direkciji državnih željeznica u Beogradu. Podjela rada u oblasnim direkcijama, pa tako i u zagrebačkoj, izvršena je na sljedeća odjeljenja:[66]

- Opće odjeljenje
  - Personalni odsjek
  - Administrativni odsjek
  - Računski odsjek
- Saobraćajno komercijalno odjeljenje
  - Opći odsjek
  - Saobraćajni odsjek
  - Komercijalni odsjek
- Građevinsko odjeljenje
  - Opći odsjek
  - Odsjek za održavanje
  - Odsjek za građenje
- Mašinsko odjeljenje
  - Opći odsjek
  - Odsjek za vuču
  - Kolski odsjek.

Upravna tijela u njima bila su: direktor, pomoćnik direktora, načelnici odjeljenja i šefovi odsjeka.[67] U djelokrug oblasnih direkcija spadalo je neposredno vođenje egzekutivne službe na temelju zakona, pravilnika i propisa, briga o tome da se direkciji podređeno osoblje prema direktivama Generalne direkcije jedinstveno podučava, ispituje i obrazuje, premještanje na svojem teritoriju svih službenika, kao i mogućnost premještanja na područje druge direkcije ako je ta direkcija na to pristala, osim ukaznih osoba i osoba koje su birane natječajem za koje su oblasne direkcije načinile prijedlog Generalnoj direkciji, sastavljanje i obrazlaganje svake godine potrebe osoblja za sljedeću godinu, programa rada, potreba materijala i inventara, programa investicija te temeljem toga redovno i godišnje predlaganje budžeta u granicama kredita koji im je stavljen na raspolaganje, a prema uputstvima Generalne direkcije, obavljanje redovnih investicijskih radova po odobrenom programu rada od Generalne direkcije, uzimanje u rad onih ugovora koje je zaključila Generalna direkcija i dostavila ih u rad oblasnoj direkciji na izvršenje, raspoređivanje lokomotiva po ložionicama i utvrđivanje njihova turnusa, vođenje poslovnih knjiga o svim prihodima, rashodima, potraživanjima i dugovanjima koja su nastala u njihovom poslovanju i dostavljanje rezultata o tome u propisanim roko-

[66] *Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca* (Beograd). 138(1927). Također: Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, str. 111–112.

[67] *Željeznički almanah 1928.–1929. g.* Beograd : Grafički institut "Narodna misao d.d.", 1928, str. 162.

vima Generalnoj direkciji, prikupljanje statističkih podataka za svaku službenu granu i njihovo slanje Generalnoj direkciji i sl. Pri svakoj oblasnoj željezničkoj direkciji postojao je Vojni odsjek kao veza između željezničke uprave i vojske. Njegov krug rada i njegovu nadležnost određivao je ministar vojske i mornarice u sporazumu s ministrom saobraćaja. Krug rada jedne oblasne direkcije trebao je obuhvaćati mrežu od 1.000 do najviše 2.000 km. Sva nadleštva i službena tijela na željezničkoj pruzi bili su podređeni neposredno onoj oblasnoj direkciji kojoj je povjereno upravljanje tom prugom. Izuzete su bile glavne radionice sa svojim magazinima i ostale samostalne jedinice, koje su bile podređene neposredno nadležnim odjeljenjima Generalne direkcije u Beogradu. Sva službena tijela oblasne direkcije bila su dužna obavljati službu u okviru uputstava i propisa koji su postojali, a po uputama direktora, odnosno Komercijalnog odjeljenja i Odjeljenja za kontrolu prihoda Generalne direkcije u Beogradu, ako su ona imala direktne veze s egzekutivnom službom. Za neposrednu kontrolu nad egzekutivnom službom postojali su na pruzi još i egzekutivni kontrolori, a za transportno-tarifnu službu transportni i tarifni kontrolori. Unutar oblasnih direkcija postojao je i Željeznički odbor, koji su sačinjavali: direktor kao predsjednik te članovi: pomoćnik direktora, načelnici odjeljenja, sanitetski i pravnički referent, odnosno vršitelji njihove dužnosti. Željeznički odbor obavljao je sljedeće poslove: davao je mišljenje o postavljanju, unapređenju, otkazu službe i umirovljenju službenika, o svim važnijim pitanjima koja su se ticala više odjeljenja, a koja je direkcija uputila Odboru na raspravljanje, o prijedlogu za godišnji budžet, o svim pitanjima koja su se odnosila na unapređenje i usavršavanje željezničke struke i na unificiranost željezničke administracije te o svim drugim pitanjima koja mu je podnosila direkcija. U čl. 26. navedene Uredbe navodi se da je postojalo pet oblasnih direkcija i to u Beogradu, Ljubljani, Zagrebu, Sarajevu i Subotici, a po potrebi ih se moglo osnovati i više.[68]

Na temelju Uredbe o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe od 30. ožujka 1927., izvršena je potpuna centralizacija komercijalne službe, kontrole prihoda i ekonomske službe, kao i koncentracija svih ostalih službenih grana oko odjeljenja u Generalnoj direkciji. U oblasnim direkcijama ukinuto je potpuno Odjeljenje za kontrolu prihoda i Ekonomsko odjeljenje, a njihovi poslovi prenijeti su u cjelini u ista odjeljenja Generalne direkcije. Odjeljenje za računovodstvo i financije u oblasnim direkcijama svedeno je na rang odsjeka te kao računski odsjek podređeno općemu odjeljenju. Isto tako je i Komercijalno odjeljenje svedeno na rang odsjeka Saobraćajno-komercijalnog odjeljenja, jer su njegovi najvažniji poslovi prenijeti u Komercijalno odjeljenje Generalne direkcije. Time je Generalna direkcija, kako vidimo, pojačana i od strane Ministarstva saobraćaja i od strane oblasnih željezničkih direkcija, kojima je nadležnost tom Uredbom bila izuzetno ograničena. Uvođenje u život te Uredbe trajalo je kroz cijelu 1927./1928.

[68] *Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca* (Beograd). 138(1927). Također: Sumarni inventar za fond HR-HDA-136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb. Zagreb : Hrvatski državni arhiv, str. 3; Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, str. 112–113.

i 1928./1929., pa se Generalna direkcija i oblasne direkcije državnih željeznica javljaju tek u 1929./1930. u onom sastavu koji je tom Uredbom propisan, osim promjene koje su u tom vremenu već nastupile s Upravom za građenje i s računskim odsjecima u oblasnim direkcijama.[69]

Ministar saobraćaja osnovao je 12. srpnja 1928. pravne odsjeke pri općim odjeljenjima oblasnih željezničkih direkcija.[70]

Na dan 31. prosinca 1928. Direkcija Zagreb na prugama normalnog kolosijeka imala je 244 stanice, 124 stajališta, 12 tovarišta, 8 ukrsnica, 106 vodostanica, 233 nalivnjaka, 584 željezničkih službenih zgrada, 447 magazina, 232 rampe, 723 zgrada za službenike (stanova), 786 stražara. Na dan 31. prosinca 1928. na prugama uskog kolosijeka (0,76 m) Direkcija Zagreb imala je 3 stanice, 7 stajališta, 3 vodostanice, 5 nalivnjaka, 8 željezničkih službenih zgrada, 4 magazina, 3 rampe, 1 zgradu za službenike (stanovi).[71]

Godine 1933. Direkcija Zagreb dijelila se na: Upravu (direktor i pomoćnik direktora), centralne službe (Opće odjeljenje, Saobraćajno-komercijalno odjeljenje, Građevinsko odjeljenje i Mašinsko odjeljenje) i egzekutivne i pomoćne službe (Održavanje pruge, Stanična služba, Vozna služba, Mašinska služba bez ložioničkog osoblja, ložioničko i radioničko osoblje i razne službe). Godine 1933. Direkcija Zagreb imala je u svojoj nadležnosti sljedeće državne pruge normalnog kolosijeka (eksploatacijska dužina u km):

Brod Sunja–Sisak[72] (153 km), Zagreb Gl. kol.–Karlovac (50,4 km), Karlovac–Sušak (176,1 km), Sušak ogranak–državna granica (3 km), Zagreb Gl. kol.–Zagreb Sava (2,1 km), Zagreb Gl. kol.–Drnje–državna granica (99,8 km), Ogulin–Gračac–Knin (223,6 km), Oštarije–ogranak (0,8 km), Knin–Split (102 km), Perković Slivno–Šibenik (21,5 km), Škrljevo–Bakar (10,1 km), Osijek Gl. kol.–Beli Manastir–državna granica prema Mađarbolju (32,1 km), Sunja–Dobrljin (25,5 km), Dobrljin–Banja Luka (104 km), Strizivojna Vrpolje–Šamac (21,5 km), Bosanski Novi–Bihać (66,2 km), Dalj–Osijek Gl. kol.[73] (23,1 km), Jasenovac–savska obala (1,3 km), Botovo–državna granica (1,5 km), spojni kolosijek kod Sv. Klare (1,5 km), Zaprešić–Sisak (63,6 km), Sisak–Galdovo (2,3 km), Zabok–Krapinske Toplice–Gornja Stubica (10,6 km), Beli Manastir–Batina Skela (26,7 km), Beli Manastir–Baranjsko Petrovo Selo–državna granica (12,2 km), Batina Skela–dunavska obala (1,1 km).

---

69 *Završni računi*, str. 14.

70 *Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca* (Beograd). 169(1928).

71 *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca za godinu 1928. sa uporednim podacima za godinu 1927.* Sarajevo : Generalna direkcija državnih železnica, 1929, str. 18–19, 62–63.

72 85,6 km dvokolosječne pruge.

73 Pruga Dalj–Osijek gl. kol. u eksploatacijskoj dužini od 0,4 km bila je u nadležnosti Direkcije u Subotici.

Također, Direkcija Zagreb imala je u svojoj nadležnosti i usku prugu (0,76 m) Split–Sinj, eksploatacijske dužine od 45 km.

Direkcija Beograd imala je u svojoj nadležnosti sljedeće pruge normalnog kolosijeka koje su prolazile hrvatskim teritorijem (eksploatacijska dužina u km): Inđija–Vinkovci[74] (115,2 km), Borovo–Vukovar (3,1 km).

Direkcija Ljubljana imala je u svojoj nadležnosti sljedeće pruge normalnog kolosijeka koje su prolazile hrvatskim teritorijem (eksploatacijska dužina u km): Zidani Most–Zaprešić (61,7 km), Pragersko–Kotoriba–državna granica (94,2 km), Novo Mesto–Bubnjarci (49,9 km), Rogatec–Krapina (19,4 km), Čakovec–Donja Lendava–državna granica (23,1 km).

Direkcija Subotica[75] imala je u svojoj nadležnosti sljedeće pruge normalnog kolosijeka koje su prolazile hrvatskim teritorijem (eksploatacijska dužina u km): Subotica–Dalj (101 km), Dalj–Vinkovci[76] (30,9 km), Dalj–Osijek Gl. kol. (0,4 km), Vinkovci–Slavonski Brod[77] (66 km), spojni kolosijek između pruga Dalj–Vinkovci i Dalj–Osijek (3,1 km), spojni kolosijek između pruga Vinkovci–Dalj i Vinkovci–Inđija (0,5 km), Slavonski Brod–Most na Savi (Bosanski Brod) (1,6 km). Također, Direkcija Subotica imala je u svojoj nadležnosti i usku prugu (0,76 m) Slavonski Brod–Bosanski Brod, eksploatacijske dužine od 1,5 km.

Direkcija Sarajevo imala je u svojoj nadležnosti sljedeće pruge uskog (0,76 m) kolosijeka koje su prolazile hrvatskim teritorijem (eksploatacijska dužina u km): Bosanski Brod–Slavonski Brod (1,9 km), Gabela–Metković (3,9 km), Uskoplje–Dubrovnik (16,5 km).[78]

Osim državnih pruga, postojale su još i privatne pruge u državnoj eksploataciji (tzv. vicinalne željeznice). Prema popisu pruga normalnog kolosijeka na dan 31. prosinca 1933., u eksploataciji Generalne direkcije državnih željeznica postojale su sljedeće privatne pruge koje su se nalazile na povijesnom hrvatskom teritoriju (eksploatacijska dužina u km):[79]

[74] 113,5 km dvokolosječne pruge.

[75] Opće odjeljenje Direkcije JDŽ Beograd Sjever obavijestilo je 11. svibnja 1939. pod br. 24295/I-1939. Kr. bansku upravu u Zagrebu da je sjedište bivše Oblasne direkcije JDŽ u Subotici preneseno u Beograd. Novi naziv te Direkcije glasio je: Oblasna direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Beograd–Sjever. Direkcija se nalazila u prostorijama Ministarstva saobraćaja (IV. kat). Vidi: HR-HDA-146. Savska banovina. Poljoprivredno odjeljenje, Agrarno-pravni odsjek, Okružnice, spis ur.br. 7336/1939.

[76] 27,8 km dvokolosječne pruge.

[77] 66,1 km dvokolosječne pruge.

[78] *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1933. sa uporednim podacima za godinu 1932.* Subotica : Generalna direkcija državnih železnica, Štamparija državnih železnica, 1934, str. 3–7, 55–56, 192–193.

[79] *Ibid.*, str. 3–8.

DIREKCIJA ŽELJEZNICA U ZAGREBU (929,1 km eksploatacijske dužine):

1. Prva jugozapadna krajiška vicinalna željeznica (103,3 km): Caprag–Karlovac (102,2 km), Karlovac–Bubnjarci (1,1 km)
2. Čakovec–zagrebačka željeznica (115,0 km): Zaprešić–Čakovec (98,8 km), Zabok–Krapinske Toplice–Krapina (16,2 km)
3. Vicinalna željeznica Varaždin–Golubovec (33,7 km)
4. Lonjsko-poljska vicinalna željeznica (114,4 km): Dugo Selo–Novska (84,3 km), Banova jaruga–Pakrac (30,1 km)
5. Vicinalna željeznica Bjelovar–Virovitica (197,4 km): Križevci–Virovitica (90,7 km), Bjelovar–Bjelovar Mlin (2,2 km), Bjelovar–Garešnica (54,5 km), Pavlovac Dražica–Grubišno Polje (14,9 km), Kloštar–Koprivnica (35,1 km)
6. Željeznica Barč–Pakrac (123,1 km): državna granica kod Barča–Pakrac (93,6 km), Suhopolje–Podravska Slatina (16,9 km), Bastaji–Končanica (12,6 km)
7. Slavonska vicinalna željeznica (133,2 km): Osijek–Našice–Nova Kapela Batrina (108,0 km), Pleternica–Velika (25,2 km)
8. Vicinalna željeznica Szentlörincz–Slatina–Našice (58,5 km): Noskovci državna granica–Podravska Slatina–Našice (57,9 km), Noskovci dravska obala (0,6 km)
9. Dravsko-savska vicinalna željeznica (50,5 km): Osijek–Strizivojna Vrpolje (47,7 km), Osijek–dravska obala (2,8 km)

DIREKCIJA ŽELJEZNICA U BEOGRADU (101,9 km eksploatacijske dužine):

1. Dunavsko-savska vicinalna željeznica (53,8 km): Šid–Sremska Rača Sava (28,4 km) i Ilača–Vukovar (25,4 km)
2. Petrovaradin-beočinska vicinalna željeznica (17,2 km)
3. Vicinalna željeznica Ruma–Klenak Sava (30,9 km)

DIREKCIJA ŽELJEZNICA U LJUBLJANI:

1. Prva jugozapadna krajiška vicinalna željeznica (27,6 km): Bubnjarci–Karlovac (27,6 km)
2. Čakovec–zagrebačka željeznica (0,9 km): Zaprešić–Čakovec (0,9 km).

DIREKCIJA ŽELJEZNICA U SUBOTICI:

1. Vicinalna željeznica Vinkovci–Brčko (52,2 km): Vinkovci–Gunja–Brčko (51,6 km), Gunja–Gunja Sava (0,6 km)
2. Dravsko-savska vicinalna željeznica (67,0 km): Osijek–Vinkovci (33,6 km), Vinkovci–Županja–Sava (33,4 km).

Osim gore navedenih privatnih pruga u državnoj eksploataciji, na dan 31. prosinca 1933. na hrvatskom prostoru postojale su i privatne pruge uskog kolosijeka u vlastitoj eksploataciji, i to: Slavonska-podravska željeznica (kolosijek 1,00 m) eksploatacijske dužine 182,5 km i Željeznica Zagreb–Samobor (kolosijek 0,76 m) eksploatacijske dužine 19,6 km. [80]

Krajem 1933. izrađen je novi projekt Uredbe o organizaciji željezničke uprave koji je trebao biti razmatran na sjednici 1. siječnja 1934. u Generalnoj direkciji. Navedeni nacrt Uredbe definirao je državne željeznice kao prometno privredno poduzeće u nadležnosti Ministarstva saobraćaja. Najkarakterističnije za Uredbu bilo je to da je željeznica trebala biti koncipirana na komercijalnoj osnovi (čl. 2. Uredbe). Na žalost, Uredba nikada nije ugledala svjetlost dana, odnosno nije uspjela dobiti potrebnu sankciju.[81]

Nakon 9. listopada 1934., kada je Aleksandar Karađorđević, kralj Jugoslavije, ubijen u Marseillu u Francuskoj, te vjerojatno pod utjecajem krupnijih političkih događaja i promjena koji su uslijedili nakon toga na teritoriju Kraljevine, ideja komercijalizacije prestala je interesirati tadašnju javnost, ali je prihvaćena od strane Uprave državnih željeznica kao ideja-vodilja, čije ostvarenje se trebalo pripremati u svim granama službe i svim pravcima poslovanja.[82]

Prema službenoj željezničkoj statistici, godine 1933. Direkcija Zagreb prevezla je na prugama normalnog kolosijeka ukupno 7,643.089 putnika, a na prugama uskog kolosijeka (0,76 m) 35.681 putnika, na prugama normalnog kolosijeka ukupno 1.359 tona prtljage, a na prugama uskog kolosijeka (0,76 m) 7 tona prtljage, na prugama normalnog kolosijeka ukupno 3,884.659 tona robe, a na prugama uskog kolosijeka (0,76 m) 52.697 tona robe, na prugama normalnog kolosijeka ukupno 3,017.997 tona privatne robe, a na prugama uskog kolosijeka (0,76 m) 25.704 tona privatne robe, na prugama normalnog kolosijeka ukupno 866.662 tona režijskih pošiljaka, a na prugama uskog kolosijeka (0,76 m) 26.993 tona režijskih pošiljaka.[83]

Za usporedbu, godine 1937. Direkcija Zagreb prevezla je na prugama normalnog kolosijeka 12,549.892 putnika, a na prugama uskog kolosijeka (0,76 m) 67.035 putnika, na prugama normalnog kolosijeka ukupno 1.611 tona prtljage, a na prugama uskog kolosijeka (0,76 m) 5 tona prtljage, na prugama normalnog kolosijeka ukupno 31.725 tona privatne brzovozne robe i 4,327.309 tona privatne sporovozne robe, a na prugama uskog kolosijeka (0,76 m) 67 tona privatne brzovozne robe i 17.695 tona privatne sporovozne robe, odnosno: na prugama normal-

[80] *Ibid.*, str. 213.

[81] HR-HDA-136. Direkcija JDŽ, spis pov.ur.br. 969/1933., kut. 51.

[82] *Završni računi*, str. 14.

[83] *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1933. sa uporednim podacima za godinu 1932*, str. 30–31, 40–43, 48–49, 78–79, 88–91, 96–97.

nog kolosijeka ukupno 4,359.034 tona privatnih pošiljaka, a na prugama uskog kolosijeka (0,76 m) 17.762 tona privatnih pošiljaka. Na prugama normalnog kolosijeka prevezeno je ukupno 813.030 tona režijskih pošiljaka, a na prugama uskog kolosijeka (0,76 m) 1.321 tona režijskih pošiljaka.[84]

Dana 16. siječnja 1940., izmjenom čl. 26. Uredbe o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe iz 1927., postojale su sljedeće oblasne direkcije državnih željeznica: Niš, Novi Sad, Ljubljana, Zagreb i Sarajevo.[85]

Raspadom Kraljevine Jugoslavije te uspostavom Nezavisne Države Hrvatske u travnju 1941., željeznice na novostvorenom teritoriju potpale su pod ravnateljstva državnih željeznica u Zagrebu i Sarajevu.[86]

5. Zaključak

Cilj je ovog rada prikaz ustroja te stvarne i teritorijalne nadležnosti Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica u Zagrebu (1918.–1941) s aspekta povijesti institucija. Nakon završetka Prvog svjetskog rata, uspostavom Kraljevstva SHS dogodile su se korjenite promjene, između ostalog i za željezničke sustave na prostorima navedenog Kraljevstva. Ti sustavi, koji su nastajali neovisno jedan od drugoga, bili su potpuno nepovezani u prometnom smislu te su potpadali pod ingerenciju različitih željezničkih, odnosno državnih uprava. Mrežu pruga novostvorenog Kraljevstva sačinjavalo je pet željezničkih sustava različitih kolosiječnih širina, i to: 0,60 m; 0,75 m; 0,76 m; 1 m; 1,435 m. Krajem 1918. stvorena je Direkcija državnih željeznica u Zagrebu, pod čiju upravu su došle sve željeznice na teritoriju Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, kao i željeznička pruga Banja Luka–Dobrljin na teritoriju Bosne. Najvažniji normativni akti koji su regulirali formiranje i ustroj željeznica u periodu od 1918. do 1941. bili su: Privremena uredba o organizovanju i formiranju železnica u Kraljevstvu Srba, Hrvata i Slovenaca od 26. prosinca 1918., Uredba o ustrojstvu Ministarstva saobraćaja od 25. veljače 1919., Uredba o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca od 21. svibnja 1921. i Uredba o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe od 30. ožujka 1927. Privremenom uredbom od 26. prosinca 1918. sve željeznice na teritoriju novostvorenog Kraljevstva stavljene su pod strogo centraliziranu upravu Ministra saobraćaja u Beogradu. Poduzete su samo najopćenitije mjere za osiguranje reda na željeznicama i za osiguranje vojničkih prijevoza. Zatečena organizacija pokrajinskih željezničkih direkcija bila je priznata Uredbom.

---

84 *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1937. sa uporednim podacima za godinu 1936.*, str. 102 i 104.

85 *Službene novine Kraljevine Jugoslavije* (Beograd). 13(1940).

86 Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, str. 121. Opširnije o vrsti pruga u Nezavisnoj Državi Hrvatskoj te o njihovom potpadanju pod ravnateljstva državnih željeznica u Zagrebu i Sarajevu vidi: *Spomen-knjiga prve obljetnice NDH 10.04.1941.–10.04.1942.*, Državni izvještajni i promičbeni ured, Zagreb [1942], str.115–117.

Temeljem Uredbe o ustrojstvu Ministarstva saobraćaja od 25. veljače 1919. oblasne direkcije preuzele su osnovnu strukturu bivše Direkcije Srpskih državnih željeznica u Beogradu. Sve grane prometa koncentrirane su pod neposrednu upravu i vlast Ministarstva saobraćaja u Beogradu. Na temelju navedene Uredbe nije se uspjelo postići jedinstvo željezničkog prometa. Nakon dvije godine napora jedva su organizirane sve oblasne direkcije i opskrbljene s potrebnim stručnim kadrom. Zbog toga je ministar saobraćaja pripremio novu Uredbu o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca, koja je potpisana 21. svibnja 1921. godine. Ministarstvo saobraćaja bilo je najviše administrativno i političko tijelo u domeni prometa, ostavljajući podređenim jedinicama široku samoupravu u izvođenju prometa i primjeni zakona. Što se pak željezničkog prometa tiče, a radi što potpunijeg, preglednijeg i unificiranijeg obavljanja željezničke službe, osnovana je Generalna direkcija državnih željeznica u samom Ministarstvu, koja je trebala biti veza između Ministarstva i oblasnih direkcija te izravna nadzorna vlast nad oblasnim direkcijama. Organizacija željezničke službe po toj Uredbi bila je suviše glomazna i neekspeditivna, pa do njezina punog ostvarenja nikada nije ni došlo. Kompetencije pojedinih službenih tijela po navedenoj Uredbi bile su nedovoljno jasno razgraničene, tako da su tijela Ministarstva bez potrebe zahvaćala u kompetenciju i poslove nižih tijela, što se protivilo načelima organizacije rada. Rukovođeno tim pobudama, Ministarstvo saobraćaja donijelo je 30. ožujka 1927. treću Uredbu o organizaciji Ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe, koja je s neznatnim izmjenama bila važeća sve do raspada Kraljevine Jugoslavije. Prema navedenoj Uredbi, za obavljanje egzekutivne službe oblasne direkcije bile su podređene Generalnoj direkciji državnih željeznica u Beogradu. Na temelju Uredbe izvršena je potpuna centralizacija komercijalne službe, kontrole prihoda i ekonomske službe, kao i koncentracija svih ostalih službenih grana oko odjeljenja u Generalnoj direkciji u Beogradu. U oblasnim direkcijama potpuno je ukinuto Odjeljenje za kontrolu prihoda i Ekonomsko odjeljenje, a njihovi poslovi preneseni su u cjelini u ista odjeljenja Generalne direkcije. Nadležnost oblasnih željezničkih direkcija tom Uredbom bila je izuzetno ograničena. Vrijedno je spomenuti da je krajem 1933. izrađen novi nacrt Uredbe o organizaciji željezničke uprave, koji je definirao državne željeznice kao prometno privredno poduzeće u nadležnosti Ministarstva saobraćaja. Najkarakterističnije za Uredbu bilo je da je željeznica trebala biti koncipirana na komercijalnoj osnovi. Na žalost, Uredba nikada nije uspjela dobiti potrebnu sankciju, vjerojatno pod utjecajem krupnijih političkih događaja koji su se odigrali u to vrijeme na teritoriju Kraljevine. Osim državnog nametanja stroge centralizacije svih značajnijih funkcija u Beogradu, Direkcija JDŽ Zagreb morala se suočiti i s problematikom gubitka nadležnosti nad nekim prugama koje su prolazile hrvatskim teritorijem. Tako su neke hrvatske pruge preuzele u svoju nadležnost željezničke direkcije Beograd, Subotica, Sarajevo i Ljubljana. Taj sustav, zbog prevelikih razlika i proturječnosti, unaprijed je bio osuđen na neuspjeh.

Arhivsko gradivo

HR-HDA-136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica (1918–1941)

HR-HDA-137. Pokrajinska uprava za Hrvatsku i Slavoniju (1921–1924)

HR-HDA-146. Savska banovina. Poljoprivredno odjeljenje (1929–1939)

HR-HDA-397. Državno nadodvjetništvo (1875–1945)

Izvori

Compass, Finanzielles Jahrbuch 1923., Deutschösterreich, Österreich-Ungarn (Liquidation), LVI., Band I., Gegründet von Gustav Leonhardt, Herausgegeben von Rudolf Hanel. Wien: Compassverlag Wien, 1923.

HŽ-Infrastruktura d.o.o. Zagreb, pesonalni dosjei

Jugoslavenski Lloyd (Zagreb). 203(1937).

Mihók´scher Ungarischer Compass, 1900./1901., Financielles und Commercielles Jahrbuch, Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte. XXVIII-ter Jahrgang, II. Theil. Budapest : Buchdruckerei Gebrüder Légrády, 1901.

Narodne novine (Zagreb). 220(1919), 38(1921), 153(1921), 198(1922).

Službene novine Kraljevine Jugoslavije (Beograd). 13(1940).

Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca (Beograd). 126(1921), 138(1927), 169(1928).

Službene novine Kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca (Beograd). 1(1919), 13(1919).

Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1929. sa uporednim podacima za godinu 1928. Sarajevo : Generalna direkcija državnih železnica, 1930.

Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1933. sa uporednim podacima za godinu 1932. Subotica : Generalna direkcija državnih železnica, Štamparija državnih železnica, 1934.

Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1937. sa uporednim podacima za godinu 1936., Knjiga I. Subotica : Generalna direkcija državnih železnica, Štamparija državnih železnica, 1937.

Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Generalne direkcije državnih železnica za godinu 1925. sa uporednim podacima za godinu 1924. Sarajevo : Generalna direkcija državnih železnica, 1928.

Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Generalne direkcije državnih železnica za godinu 1926. sa uporednim podacima za godinu 1925. Sarajevo : Generalna direkcija državnih železnica, 1929.

Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Ministarstva saobraćaja za godinu 1924. sa uporednim podacima za godine 1923. i 1922. Sarajevo : Generalna direkcija državnih železnica, 1927.

Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca za godinu 1928. sa uporednim podacima za godinu 1927. Sarajevo : Generalna direkcija državnih železnica, 1929.

Završni računi, 1918./19.–1937./38. sa najvažnijim statističkim podacima. Subotica : Štamparija državnih železnica, 1939.

Literatura

Beuc, I. *Povijest institucija državne vlasti u Hrvatskoj (1527.–1945.).* Zagreb : Arhiv Hrvatske, 1969.

Hekenberger, J. Povijesni osvrt na bivšu Slavonsku podravsku željeznicu (SPŽ), *Zbornik radova simpozija "Kombinat Belišće" kao činilac privrednog razvoja: simpozij održan 8. i 9. lipnja 1978. godine u Belišću.* Osijek : JAZU, Centar za znanstveni rad, 1980.

Holjevac, M.; Jamičić, Ž. *Željeznica Zagreb–Samobor 1901.–1979.* Izložba. Samobor–Zagreb : Samoborski muzej – Tehnički muzej, 1986.

Lajnert, S. *Samoborček 1899–1979.* Zagreb : HŽ Putnički prijevoz d.o.o.; HŽ Infrastruktura d.o.o., 2014.

Lajnert, S. *Slavonska podravska vicinalna željeznica.* Zagreb : HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Zagreb; Hrvatsko društvo željezničkih inženjera, 2016.

Lajnert, S. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas.* Zagreb : HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o., 2003.

Manakin, V. (prir.). *Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca: Almanah.* Sv. 1, dio I., II. i III. Zagreb : Glavno uredništvo Almanaha, Komisionalna naklada Hrvatskog štamparskog zavoda d.d., 1921–1922.

Manakin, V. (prir.). *Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca: Almanah.* Sv. 2, dio IV. i V. Zagreb : Glavno uredništvo Almanaha, Komisionalna naklada Hrvatskog štamparskog zavoda d.d., 1924–1925.

Manakin, V. (prir.). *Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca: Almanah.* Sv. 3, dio VII., VIII. i IX. Zagreb : Glavno uredništvo Almanaha SHS, Komisionalna naklada Nadbiskupijske tiskare, 1927–1928.

Stanojević, St. *Narodna enciklopedija srpsko-hrvatsko-slovenačka*, IV knjiga. Zagreb : Bibliografski zavod d.d., 1929.

Sto godina železnica Jugoslavije (1849.–1949.): Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije. Beograd : Redakcija štamparskog preduzeća Jugoslovenskih železnica, 1951.

Stulli, B. *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.–1863.*, I. knjiga, Izvori za hrvatsku povijest, 4, Zagreb : Sveučilište u Zagrebu, Institut za hrvatsku povijest, 1975.

Sumarni inventar za fond HR-HDA-136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb. Zagreb : Hrvatski državni arhiv

Željeznički almanah 1928.–1929. g. Beograd : Grafički institut "Narodna misao d.d.", 1928.

Summary

THE STRUCTURE OF THE REGIONAL BOARD OF THE YUGOSLAV STATE RAILWAYS IN ZAGREB (1918–1941)

The article chronologically shows the changes in structure, real and territorial jurisdiction of the Regional Board of the Yugoslav State Railways (YSR) in Zagreb after the collapse of the Austro-Hungarian Monarchy and the creation of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes until the beginning of the Second World War (1918–1941). The article also lists the railway boards in Belgrade, Subotica, Ljubljana and Sarajevo authorized for some railway lines that went through the Croatian territory. The most important normative acts that regulated the formation and structure of the railways were passed on 26 December 1918, 25 February 1919, 21 May 1921 and 30 March 1927. At the end of 1933 a new draft of the Decree on Organization of the Railways Administration was created, defining the state railways as a traffic economic company under the jurisdiction of the Ministry of Traffic. By this decree, which was never passed, the railways were supposed to be based on a commercial base. The article also briefly outlines the state of different railways systems in the areas of the newly established Kingdom, as well as the issues of incorporating them into a single whole.

Keywords: *structure, Regional Board of the Yugoslav State Railways in Zagreb, Ministry of Traffic in Belgrade, Railway Commission of the State Railways in Belgrade, state railways, private railways exploited by the state, 1918–1941*

Translated by Marijan Bosnar